



# Joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella 2017–2019

WAYSTEP CONSULTING OY



RAPORTTEJA 5 | 2017

Joukkoliikenteen palvelutason määrittäminen Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella 2017-2019

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy

Kansikuva: Pirkanmaan ELY-keskus

Kartat: WayStep Consulting Oy, Linea Konsultit Oy

ISBN 978-952-314-548-1 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-548-1

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Esipuhe

Pirkanmaan ELY-keskus on joukkoliikennelain 4 §:n mukaisesti laatinut ehdotuksen joukkoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella vuosina 2017–2019. Palvelutasosuunnitelma on laadittu yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Palvelutason määrittelyssä on sovellettu Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (31/2015) mukaisia palvelutasoluokkia.

Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Palvelutason määrittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä, eikä määrittely luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Suunnittelun lähtökohdan ovat muodostaneet alueen asukkaiden liikkumistarpeet. Liikkumistarpeiden tunnistaminen on perustunut kuntien asiantuntemukseen ja pendelöinti- ja muihin käytettävissä oleviin tilastotietoihin. Tavoitteena on, että jatkossa palvelutasosuunnitelmaa voidaan hyödyntää ELY-keskuksen tai ELY-keskusten ja kuntien yhteisten liikennehankintojen pohjana käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Halutessaan kunnat voivat omalla kustannuksellaan tarjota asukkailleen myös ehdotettua korkeampaa palvelutasoa.

Pirkanmaan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on laadittu yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen palvelutason määrittelyn kanssa. Osa kokouksista on ollut alueiden yhteisiä. Pirkanmaalla palvelutason määrittelytyötä on ohjannut työryhmä, johon ovat kuuluneet

Harri Vitikka,	Pirkanmaan ELY-keskus, puheenjohtaja 12/2016 alkaen
Jari Lehtonen,	Pirkanmaan ELY-keskus, puheenjohtaja 12/2016 saakka
Seija Siitonen,	Pirkanmaan ELY-keskus
Ruut Rissanen,	Pirkanmaan liitto
Petteri Saarti,	Sastamala 11/2016 saakka
Minna Uschanoff,	Valkeakoski
Maarit Huhtinen,	Hämeenkyrö
Pirkko Lindström,	Juupajoki
Riikka Salkonen,	Tampereen seudun joukkoliikenne

Työryhmä on kokoontunut työn aikana 5 kertaa. Lisäksi kuntien edustajille on järjestetty 16.9.2016 työpaja, jossa on yhdessä pohdittu liikkumistarpeita kuntien välillä. Liikennöitsijöiden näkemyksiä on kuultu 4.10.2016 järjestetyssä liikennöitsijätilaisuudessa. Kunnilta ja liikennöitsijöiltä on pyydetty lausunnot loppuraporttiluonnoksesta ja lausuntokierroksen tulokset on otettu raportissa huomioon.

Työn konsulttina on toiminut WayStep Consulting Oy, jossa työstä ovat vastanneet DI, KTK Henriika Weiste (projektipäällikkö) ja FM, HTM Anna-Sofia Hyvönen. Palvelutasoesityksen graafisesta suunnittelusta ja toteutuksesta on vastannut Hanna Aalto, Linea Konsultit Oy.

## Sisältö

<b>Esipuhe .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Työn tausta, tavoitteet ja suunnitteluprosessi .....</b>	<b>6</b>
1.1. Palvelutason määrittelyn lainsäädännöllinen tausta ja merkitys .....	6
1.2. Tavoitteet.....	6
1.3. Suunnitteluprosessi .....	7
<b>2. Palvelutason määrittelyyn ja toteuttamiseen liittyvät muutokset ja epävarmuudet.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Nykytilan kuvaus.....</b>	<b>10</b>
3.1. Toimintaympäristö.....	10
Suunnittelualue .....	10
Väestö .....	11
Työssäkäynti.....	14
Koulut .....	16
Joukkoliikenteen saavutettavuus ja matkaketjut .....	22
Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma .....	25
3.2. Joukkoliikenne .....	26
Joukkoliikenteen järjestämistapa .....	26
Kysyntä ja tarjonta .....	27
Rahoitus .....	29
<b>4. Liikkumistarpeet.....</b>	<b>33</b>
4.1. Liikkumistarpeiden selvittäminen .....	33
4.2. Tunnistettut liikkumistarpeet .....	33
Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat.....	33
Asiointimatkat ja sosiaali- ja terveyspalveluihin kohdistuvat matkat .....	34
Opiskelijoiden viikonloppumatkat.....	35
Matkailun ja vapaa-ajanmatkustus.....	35
<b>5. Kehittämistarpeet.....</b>	<b>36</b>
<b>6. Palvelutaso .....</b>	<b>42</b>
6.1. Liikennetarjonnan palvelutaso .....	42
Palvelutasoehdotuksen vertailu nykytilaan .....	44
Lausuntojen vaikutus palvelutasoehdotukseen .....	44
6.2. Laadulliset palvelutasotavoitteet .....	45
Täsmällisyys, luotettavuus, lippujärjestelmä, kalusto.....	45
Pysäkkien palvelutaso .....	46
<b>7. Mitä palvelutason toteutuminen edellyttää? .....</b>	<b>50</b>
7.1. Lippujärjestelmät ja tiedottaminen.....	50
7.2. Liikennetarjonnan kehittäminen.....	50
7.3. Matkaketjut ja pysäkkien saavuttaminen.....	51



8.	Palvelutasoehdotuksen vaikutusten arviointi .....	52
8.1.	Vaikutukset ihmisten liikkumiseen .....	52
8.2.	Vaikutukset kustannuksiin ja ehdotus kustannusten jakamisesta .....	52
9.	Lähteet .....	54
10.	Liitteet .....	55

# 1. Työn tausta, tavoitteet ja suunnitteluprosessi

## 1.1. Palvelutason määrittelyn lainsäädännöllinen tausta ja merkitys

Joukkoliikennelain 4 § velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittelemään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason. Pirkanmaalla joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ovat Pirkanmaan ELY-keskus ja Tampereen kaupunki. Junaliikenteestä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, ja liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla on myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Kunnat hankkivat kuntien sisästä joukkoliikennettä, erityisesti koulukuljetuksia.

Palvelutason määrittelyn tarkoituksena on ilmaista, millaisia joukkoliikenteen palveluja alueella halutaan tarjota ja millaiseksi toimivaltainen viranomainen pyrkii kehittämään alueen joukkoliikennepalveluja. Palvelutason määrittely ei velvoita toimivaltaista viranomaista tarjoamaan määritetyn palvelutason mukaista liikennettä, eikä määrittely luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Palvelutasomäärittelyn lähtökohtina ovat mm. eri väestöryhmien tarpeet, liikennepoliittiset tavoitteet ja käytävissä oleva rahoitus. Vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä on toimivaltaisella viranomaisella, mutta liikenteen rahoittamiseen osallistuvat myös alueen kunnat sovittujen kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Kysynnän ollessa niin vähäistä, ettei kuljetusten järjestäminen joukkoliikenteenä ole järkevää, vastuu palvelujen määrittämisestä ja järjestämisestä on ao. kunnalla (lakisääteiset kuljetukset ja asiointiyhteydet). Määritetty palvelutaso muodostaa palvelutasotavoitteen, joka ohjaa joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Palvelutaso on pyritty määrittelemään siten, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen.

Palvelutason määrittelyssä on esitetty, mitä palvelutasoluokkia alueilla ja yhteysväleillä tavoitellaan. Palvelutasoa määritettäessä korostuu matkaketuajattelu, ja työssä on tunnistettu tärkeimmät solmupysäkit, joissa tapahtuu vaihtoa alueellisen ja pitkämatkaisen liikenteen välillä.

## 1.2. Tavoitteet

Tämän suunnitelman tavoitteena on ollut määrittää joukkoliikenteen palvelutaso Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueella niin, että

- eri väestöryhmien tarpeita ja viranomaisten välistä yhteistyötä koskevat vaateet tulevat huomioiduksi
- palvelutason määrittelyssä käytetty luokittelu vastaa Liikenneviraston ohjeita (31/2015)
- suunnitelma palvelutasosta on realistinen ja toteuttamiskelpoinen
- kustannusvaikutukset ovat arvioitu
- suunnitelman edellyttämät muutokset liikennetarjontaan ovat arvioitu yhteysväleittäin
- rahoituksen jakautumisesta kuntien ja ELY-keskuksen kesken laaditaan esitys
- suunnitelma noudattaa alueellisten liikennestrategioiden ja muiden pitkän tähtäimen suunnitelmien suuntaviivoja
- Pirkanmaan ELY-keskus voi vahvistaa lakisääteisen joukkoliikenteen palvelutason suunnitelman pohjalta
- palvelutasosuunnitelmaa voidaan hyödyntää liikennehankintojen pohjana

## 1.3.Suunnitteluprosessi

Työ on laadittu kuudessa työvaiheessa, joiden sisältö ja vuorovaikutus on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1. Työvaiheet ja niihin liittynyt vuorovaikutus.

Työvaihe	Sisältö	Toteuttamistapa/vuorovaikutus
1. Nykytilan selvittäminen ja kuvaaminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiivis toimintaympäristön muutosten analyysi</li> <li>• Taulukkomuotoinen esitys liikennetarjonnasta sopimustyypeittäin</li> <li>• Karttaesitys liikennetarjonnasta</li> <li>• Yhteenveto nykyisen liikennetarjonnan ongelmista tai kehittämistarpeista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kysely kuntien edustajille</li> <li>• Aiemmat selvitykset, tilastoaineistot, VALLU</li> </ul>
2. Tulevien muutosten ennakointi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suuntaa antava käsitys muutoksista, joita suunnitellun alueen liikennöinnissä, sopimuksissa ja kustannuksissa on odotettavissa tulevina vuosina, ja joihin tulee jatkossa varautua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sopimusten läpikäyminen</li> <li>• Liikennöitsijätilaisuus, liikennöitsijöiden kommentit</li> </ul>
3. Liikkumistarpeiden tunnistaminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhteysväleittäin tunnistetut tarpeet opiskelu-, työ-, työasia-, asiointi- ja liityntämatkoille</li> <li>• Karttaesitys liikkumistarpeista matkaryhmittäin kuntien välillä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuntatyöpaja</li> </ul>
4. Palvelutasotavoitteiden määrittely	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ehdotus palvelutasosta Liikenneviraston palvelusluokkia hyödyntäen</li> <li>• Analyysi ehdotuksen ja nykytilan eroista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohjausryhmän kommentit</li> <li>• Asukkaiden kommentit, kuntien ja muiden osapuolten lausunnot</li> </ul>
5. Palvelutason kustannusten arviointi ja kustannustenjakoperusteet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arvioidaan suuruusluokkatasolla kustannusvaikutuksia</li> <li>• Kirjataan periaatteet, joilla liikennehankintojen kustannuksia jaetaan kuntien ja ELY-keskuksen välillä sekä kuntien kesken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ELY-keskuksen edustajien ja muiden ohjausryhmän jäsenten kommentit</li> </ul>
6. Palvelutason toteuttamisen ja seurannan ohjelmointi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yksilöidään yhteysväleittäin, millaista liikennettä tarvitaan mahdollisten palvelusaukkojen paikkaamiseksi ja missä liikennettä voidaan mahdollisesti seuraavalla hankintakierroksella karsia</li> <li>• Määritetään mahdolliset muut palvelutasotavoitteiden toteuttamiseen tarvittavat toimet esimerkiksi laadullisiin tavoitteisiin liittyen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohjausryhmän kommentit</li> </ul>

Suunnitelmaluonnoksesta pyydetään lausunnot alueen kunnilta, naapuri toimivaltaisilta viranomaisilta, liikenteenharjoittajilta ja muilta sidosryhmiltä. Lausunnot otetaan huomioon palvelutasopäätöksessä.

## 2. Palvelutason määrittelyyn ja toteuttamiseen liittyvät muutokset ja epävarmuudet

Palvelutasosuunnitelman laatimisen aikaan on valmisteilla ollut joukkoliikenteen järjestämiseen vaikuttavia merkittäviä uudistuksia, joiden vaikutuksista ei ole vielä tietoa. Ajankohtaisia muutoksia ovat eduskunnan 19.4.2017 hyväksymä, liikennekaari-nimellä valmisteltu laki liikenteen palveluista sekä aluehallinnon uudistusten valmistelu.

Laki liikenteen palveluista (liikennepalvelulaki) tulee hallituksen esityksen mukaan muilta osin voimaan 1.7.2018, mutta lain III osan 2. luvun 6 § (älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto) ja lain IV osan 1. luvun 10 § (linja-autoterminaalien nimeäminen, joissa vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä avustetaan) tulevat voimaan jo 1.10.2017. Lisäksi lain III osan 1. luvun 1-5 § (tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus) tulee voimaan 1.1.2018. Liikennepalvelulaki yhdistää ja uudistaa henkilö- ja tavaraliikennettä koskevia säännöksiä ja korvaa joukkoliikennelain ja taksilain. Lailla muutetaan nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säänneltyt ja julkisin toimin ohjatut, ja se erityisesti muuttaa taksijärjestelmää. Liikennepalvelulaissa on luovuttu ”joukkoliikenne” sanasta ja sen tilalta käytetään käsitteitä ”(henkilö-)liikennepalvelu” ja ”henkilöliikenne”. Lisäksi käytetään ilmaisuja ”kuljetuspalvelu” ja ”taksiliikenne”, kun viitataan henkilöiden ammattimaiseen kuljettamiseen ja ”liikennepalvelua”, kun tarkoitetaan mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön.

Joukkoliikennelupa ja taksiliikennelupa korvautuvat henkilöliikenneluvalla. Luvat myönnetään luonnolliselle henkilölle ja ne ovat voimassa 10 vuotta. Taksien ajoneuvoikohtaisesta ja kuljettajakohtaisesta luvasta luovutaan. Reitti- ja kutsuliikenneluvat poistuvat, samoin vaatimus yrittäjäkurssista. Tämä vähentää toimijoiden hallinnollista taakkaa. Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen voi jatkossa myöntää yksinoikeuksia hallintopäätöksiin.

Taksitoimijoille tulee muutosten myötä lisää vapautta kehittää omaa toimintaansa kysynnän mukaan. Lupakiintiöistä luovutaan ja asemapaikkavelvoite puretaan. Taksi voi tulevaisuudessa näin esimerkiksi ottaa paluukyytiläisiä. Tämä joustavoittaa ja tehostaa järjestelmää ja helpottaa toimintaa erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Liikennepalvelulaki siis vähentää nykyisenkaltaisen joukko- ja taksiliikenteen eroa huomattavasti.

Liikennepalvelulain tavoitteena on edistää merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketointakonseptien käyttöönottoa. Tulevaisuuden liikenteen kannalta on olennaista, että tiedot ja tietojärjestelmät ovat yhteentoimivia ja rajapinnat avoimia. Liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot avataan. Laissa säädetään myös lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta.

Suunnittelualueella markkinaehtoisen liikenteen tarjonta muodostaa keskeisen osan joukkoliikenteen palveluntarjonnasta. Liikennepalvelulain mukaan joukkoliikenteen reittiliikenneluvista luovutaan. Markkinaehtoisen liikenteen muutoksiin liittyvien ilmoitusten ennakko-aika on vain 60 vuorokautta. Muutokset markkinaehtoisessa liikenteessä voivat jatkossa olla aiempiakin nopeampia ja kilpailutilanne saattaa muuttua äkillisesti. Muutokset liikennetarjonnassa voivat olla siis ennakoimattomia ja niihin on mahdotonta varautua etukäteen rahoituksessa ja hankintojen suunnittelussa.

Aluehallinnon uudistumisen myötä ELY-keskusten toiminta lakkaa vuoden 2019 alussa. Maakunta vastaa jatkossa liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä. Kunnalliset ja seudulliset toimivaltaiset viranomaiset säilyttäisivät toistaiseksi liikennepalvelulaissa vahvistetut tehtävänsä. Liikennepalvelulaki ei muuta PSA-asetuksen mukaisia joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Valmistelun edetessä selviää, kuinka eri toimivaltaisten viranomaisten roolit ja vastuutaot Pirkanmaalla järjestetään. Jatkossa maakunnalle tai muulle alueelliselle joukkoliikenneviranomaiselle voisi mahdollisesti tulla toimivaltaa myös oman alueensa rautatieliikenteen osalta.

Joukkoliikenteen toimivaltakysymykset ja niihin mahdollisesti maakuntauudistuksen myötä tulevat uudistukset ovat vielä pohdittavana. Pirkanmaalla tulee joka tapauksia muutoksia toimivalta-alueeseen Kuhmoisten kunnan liittyessä Pirkanmaan maakuntaan vuoden 2019 alussa. Tavoitteena on säilyttää nykyisen kaltainen joukkoliikennetarjonta Kuhmoisten suuntaan myös muutoksen jälkeen.

Koulukuljetukset muodostavat joukkoliikenteen peruskuorman kaikissa ELY-keskuksen toimivalta-alueen kunnissa. Kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyö joukkoliikenteen järjestämisessä on ollut tiivistä. Aluehallinto-uudistuksen myötä voidaan olettaa yhteistyön lisääntyvän nykyisen joukkoliikenteen ja soten kuljetusten järjestämisessä. Kunnat hoitavat jatkossakin koulukuljetuksensa ja yksi haasteista tulee olemaan koulukuljetusten ja muiden henkilökuljetusten integrointi uudessa hallintomallissa. Valmistelun edetessä selviää muun muassa se, voisiko maakunnalla olla roolia myös kuntien koulukuljetusten suunnittelussa. Liikennepalvelulain tavoitteet eri kuljetustarpeiden synergiaeduista saadaan tehokkaasti toteutettua vain, mikäli kuljetustarpeita voidaan tarkastella kokonaisuutena. Toimintamallit myös tämän suhteen tarkentuvat maakuntavalmistelun edetessä.

Epävarmuutta ja muutoksia joukkoliikenteen järjestämiseen tuovat myös alueella vasta tulevina vuosina päättyvät siirtymäajan liikennöintisopimukset. Sopimusten mukaisen liikenteen jatkosta ei ole tietoa. Julkisessa rahoituksessa ei pystytä varautumaan siirtymäajan liikenteen mahdolliseen hankkimiseen nykyisessä laajuudessa, vaan toiveena on vastaavien liikennepalveluiden syntyminen markkinaehtoisena liikenteenä.

Junien henkilöliikenteen kilpailun mahdollinen avautuminen ja mahdollisen lähi- ja taajamajunaliikenteen suunnittelu ja kehittäminen osana koko joukkoliikennejärjestelmää saattavat aiheuttaa muutoksia.

Muutoksiin on suunnitelmassa varauduttu niin, että palvelutaso on pyritty määrittämään mahdollisimman toimijaneutraalisti, alueen asukkaiden tarpeista lähtien. Näihin asukkaiden tarpeisiin eivät joukkoliikenteen järjestämistavassa tai lainsäädännössä tapahtuvat muutokset vaikuta. Sen sijaan esimerkiksi palveluverkon muutokset, kuten sosiaali- ja terveystoimen palveluiden sijainti tai kouluverkossa ja kaupallisten palveluiden verkossa tapahtuvat muutokset voivat muuttaa liikkumistarpeita.



## 3. Nykytilan kuvaus

### 3.1.Toimintaympäristö

#### Suunnittelualue

Tässä selvityksessä laaditaan ehdotus joukkoliikenteen palvelutason määrittelystä Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle alueen sisäisille ja ulkoisille yhteyksille. Toimivalta-alue käsittää Pirkanmaan maakunnan lukuun ottamatta Tampereen kaupungin toimivalta-aluea, johon kuuluvat Tampereen kaupunki sekä Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Vesilahden ja Ylöjärven kunnat. (kuva 1).

#### Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue

 Tampereen kaupungin toimivalta-alue



Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016,  
MML 2016, ESRI 2016, SYKE, Litteri 2016,  
WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 1. Suunnittelualue Pirkanmaalla.

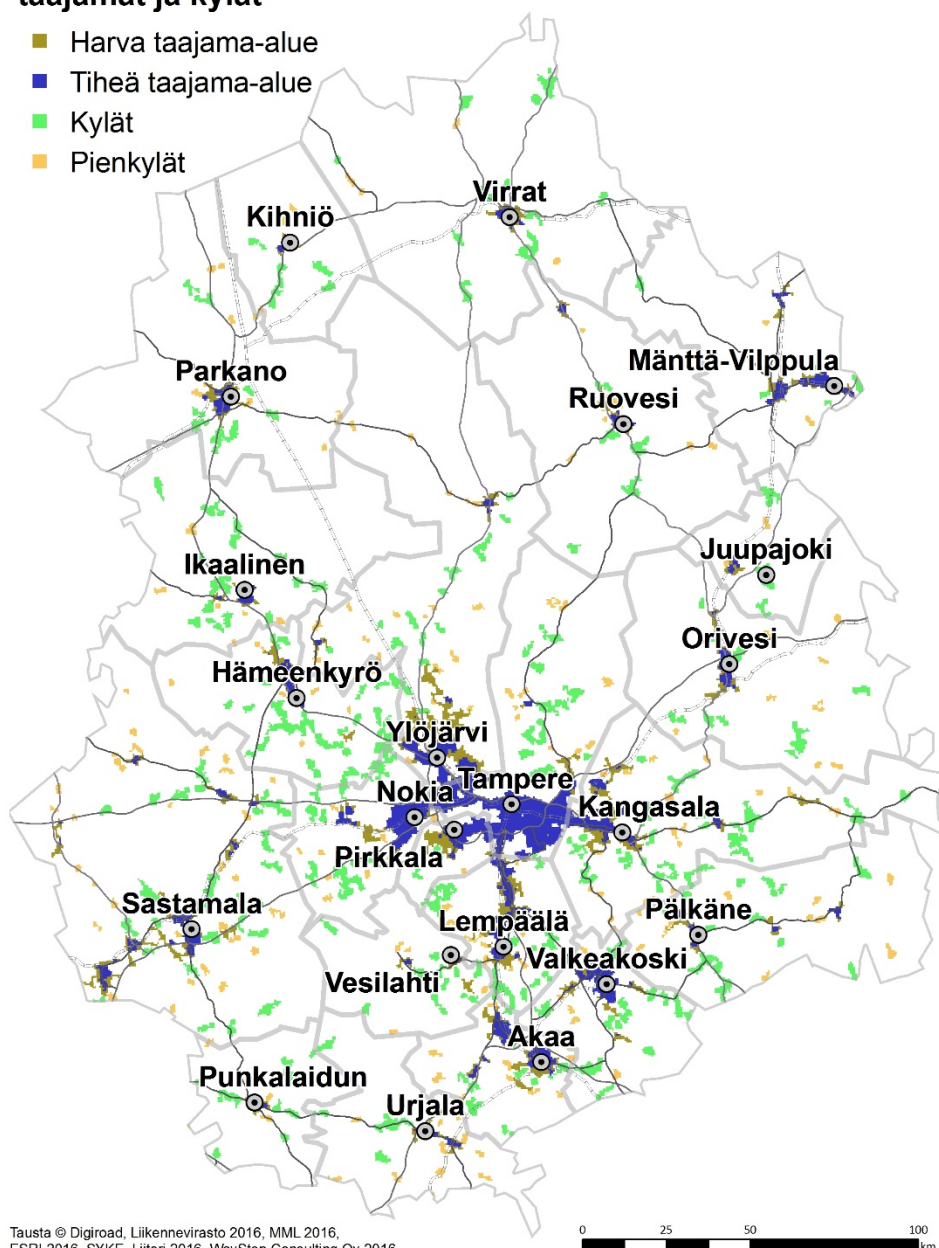
Suunnittelualueella liikennöi Pirkanmaan ELY-keskuksen järjestämän joukkoliikenteen lisäksi myös Etelä-Pohjanmaan, Keski-Suomen, Pohjois-Savon, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten järjestä-mää joukkoliikennettä.

## Väestö

Pirkanmaalla on noin 506 000 asukasta (tilanne 31.12.2015, Tilastokeskus 2016). Keskimääräinen asukas-tiheys on 34,6 asukasta/km<sup>2</sup> (tilanne 1.1.2016, Kuntaliitto 2016). Väestön ennustetaan kasvavan noin 11 % vuoteen 2040 mennessä. Yli 65-vuotiaiden määrä kasvaa noin 40 % vuoteen 2040 mennessä. Jo suunnitte-luajanjaksolla vuoteen 2020 mennessä alueen yli 65-vuotiaiden määrä kasvaa yli 12 000 henkilöllä. (tau-lukko 2). Väestön nykyinen sijoittuminen on nähtävissä kuvassa 2.

### Pirkanmaa taajamat ja kylät



- Harva taajama-alue
- Tiheä taajama-alue
- Kylät
- Pienkylät



Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016, SYKE, Litteri 2016, WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 2. Pirkanmaan kylät ja taajamat (ESRI, YKR/SYKE 2016).

Taulukko 2. Väestö ikäluokittain 2015-2040 (Tilastokeskus 2016).


























Pirkanmaan maakunta	2015	2020	Muutos (lkm) 2015-2020	2030	2040	Muutos (lkm) 2015-2040	Muutos (%) 2015-2040
<b>Ikäluokat yhteensä</b>	<b>506 114</b>	<b>521 848</b>	<b>15 734</b>	<b>546 271</b>	<b>560 813</b>	<b>54 699</b>	 <b>11 %</b>
<b>- 14</b>	82 884	85 311	2 427	83 788	82 602	-282	 <b>0 %</b>
<b>15 - 24</b>	59 983	57 412	-2 571	62 150	60 737	754	 <b>1 %</b>
<b>25 - 64</b>	260 860	264 383	3 523	265 901	274 212	13 352	 <b>5 %</b>
<b>65 -</b>	102 387	114 742	12 355	134 432	143 262	40 875	 <b>40 %</b>

Noin puolet Pirkanmaan kunnista kasvattaa väestömääräänsä ja muissa kunnissa väki vähenee. Voimakas suhteellinen kasvu kohdistuu Tampereen ympäryskuntiin. Kokonaisuutena Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella väestö vähenee Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan noin 2 600 henkilöllä suunnitteluajanjaksolla vuoteen 2020 mennessä ja noin 7 000 henkilöllä vuoteen 2040 mennessä. (taulukko 3, kuva 3).

Joukkoliikenteen potentiaalinen suhteen alue on vahvasti kaksijakoinen. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen naapurikunnissa väestön määrä pääosin kasvaa. Muissa kunnissa, erityisesti alueen pohjoisosassa ja Urjalassa, väestö vähenee voimakkaasti. Tampereen kaupunkiseudullakin väestökehitys on polarisoitunut. Yli 65-vuotiaiden määrä kasvaa. (taulukko 3).

Pirkanmaan liiton vuodelle 2040 tarkasteltujen kehitysnäkymien perusteella Pirkanmaan väestösuunnite vuodelle 2040 on 620 000 asukasta. (Pirkanmaan liitto 22.9.2014).

Taulukko 3. Väestö vuonna 2015 ja väestöennuste 2020-2040 (Tilastokeskus 2016).

	Väestömäärä vuonna			Väestöennuste vuodelle		
	2015	2020	Muutos (lkm) 2015-2020	2030	2040	Muutos (%) 2015-2040
<b>Yhteensä</b>	<b>506 114</b>	<b>521 848</b>	<b>15 734</b>	<b>546 271</b>	<b>560 813</b>	 <b>11 %</b>
Akaa	17 043	17 184	141	17 417	17 604	 <b>3 %</b>
Hämeenkyrö	10 667	10 818	151	11 150	11 385	 <b>7 %</b>
Ikaalinen	7 207	7 175	-32	7 162	7 080	 <b>-2 %</b>
Juupajoki	1 988	1 950	-38	1 882	1 828	 <b>-8 %</b>
Kihniö	2 038	1 891	-147	1 688	1 546	 <b>-24 %</b>
Mänttä-Vilppula	10 604	9 869	-735	9 034	8 455	 <b>-20 %</b>
Parkano	6 766	6 520	-246	6 178	5 913	 <b>-13 %</b>
Punkalaidun	3 049	2 897	-152	2 701	2 609	 <b>-14 %</b>
Pälkäne	6 676	6 431	-245	6 207	6 101	 <b>-9 %</b>
Ruovesi	4 623	4 245	-378	3 856	3 669	 <b>-21 %</b>
Sastamala	25 220	24 847	-373	24 412	24 096	 <b>-4 %</b>
Urjala	4 928	4 536	-392	4 153	3 965	 <b>-20 %</b>
Valkeakoski	21 332	21 580	248	22 111	22 281	 <b>4 %</b>
Virrat	7 002	6 601	-401	6 006	5 597	 <b>-20 %</b>
<b>Pirkanmaan ELY-keskus</b>	<b>129 143</b>	<b>126 544</b>	<b>-2 599</b>	<b>123 957</b>	<b>122 129</b>	 <b>-5 %</b>
Kangasala	30 607	31 393	786	32 369	32 970	 <b>8 %</b>
Lempäälä	22 536	24 395	1 859	26 785	28 077	 <b>25 %</b>
Nokia	33 162	34 282	1 120	35 893	36 790	 <b>11 %</b>
Orivesi	9 408	9 525	117	9 582	9 589	 <b>2 %</b>
Pirkkala	18 913	21 186	2 273	24 232	26 119	 <b>38 %</b>
Tampere	225 118	235 375	10 257	251 667	261 752	 <b>16 %</b>
Vesilahti	4 489	4 639	150	4 799	4 967	 <b>11 %</b>
Ylöjärvi	32 738	34 509	1 771	36 987	38 420	 <b>17 %</b>
<b>Tampereen tvv-alue</b>	<b>376 971</b>	<b>395 304</b>	<b>18 333</b>	<b>422 314</b>	<b>438 684</b>	 <b>16 %</b>



## Pirkanmaan väestönkehitys 2015-2020

- väestömäärä pienenee enint. 8 %
- ei muutosta väestömäärässä
- väestömäärä kasvaa enint. 12 %
- ▨ Tampereen kaupungin toimivalta-alue



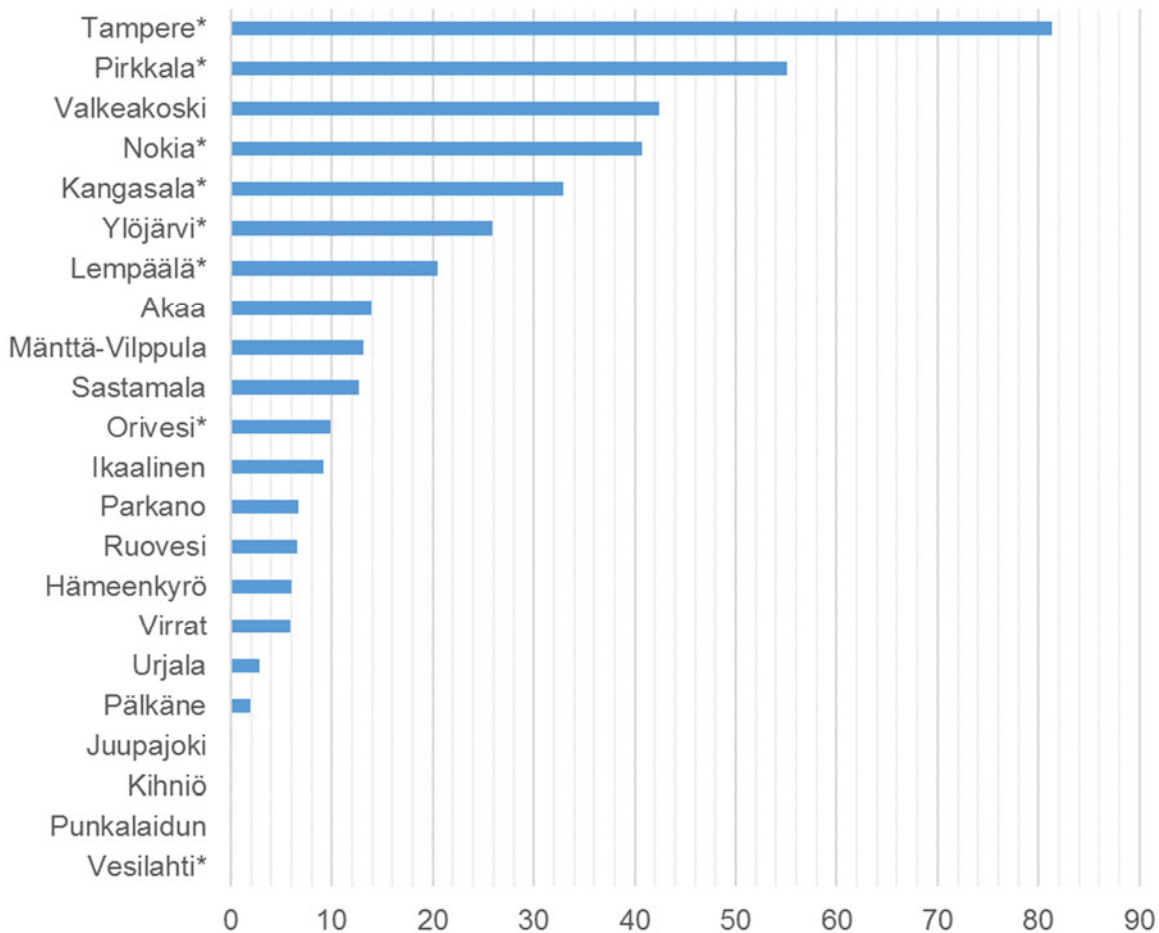
Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016.  
Pendelointi © Tilastokeskus 2013, WayStep Consulting Oy 2016.

0 20 40 80 km

Kuva 3. Väestönkehitys 2016-2020 (Tilastokeskus 2016).

Elinympäristön tietopalvelu Liiterissä arvioidaan edellytyksiä toimivan<sup>1</sup> joukkoliikenteen järjestämiseen. Tarkastelun mukaan Pirkanmaan 18 kunnassa on alueita, joiden väestöpohja voisi mahdollistaa toimivan joukkoliikenteen järjestämisen (kuva 4). Kriteerin mukaan toimivan joukkoliikenteen mahdollistavia alueita on Tampereen toimivalta-alueella kuten esimerkiksi Tampereella, Pirkkalassa, Nokialla, Kangasalla ja Ylöjärvellä. ELY-keskuksen toimivalta-alueella yli 20 asukasta/hehtaari-kriteerin täyttäviä alueita on eniten Valkeakoskella, Akaassa, Mänttä-Vilppulassa ja Sastamalassa.

<sup>1</sup> Toimiva joukkoliikenne vaatii vähintään 20 asukasta/hehtaari. Laskelmat pohjautuvat Tilastokeskuksen, Väestörekisterikeskuksen ja Liikenneviraston aineistoon (<http://liiteri.ymparisto.fi/>)



Kuva 4. Niiden asukkaiden prosentuaalinen osuus Pirkanmaan kuntien väestöstä 2015, jotka asuvat alueella, joilla voi olla edellytykset toimivan joukkoliikenteeseen järjestämiseen (Elinympäristön tietopalvelu, Liiteri 2016). \*Kunta kuuluu Tampereen toimivalta-alueeseen.

Asukkaiden erilaiset liikkumistarpeet huomioon ottaen joukkoliikenne ei välttämättä ole kannattavaa järjestää, vaikka 20 asukasta/hehtaari -kriteeri toteutuisikin. Tarkastelun pohjalta voidaan kuitenkin vertailla joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä Pirkanmaan kunnissa.

## Työssäkäynti

Pirkanmaan työpaikkakeskittymä on Tampere ja Tampereen lähiseudun kunnat. Merkittävimmät työpaikkakeskittymät keskukseudun ulkopuolella ovat Valkeakoski ja Akaa, Sastamalan Vammala, Hämeenkyrö ja Ikaalinen sekä Mänttä-Vilppula ja Orivesi. (lähde: Suunnat Pirkanmaan kasvulle ja työlle 2040).

Omassa kunnassa työskentelee noin 70 % pirkanmaalaisista työssäkävijöistä. Suosituin työssäkäyntikunta oman asuinkunnan ulkopuolella on Tampere (56 %). Lisäksi Nokialle (7 %), Ylöjärvelle (6 %), Kangasalle (5 %), Lempäälään (5 %) ja Pirkkalaan (5 %) pendelöidään hieman muita kuntia enemmän. (lähde: Pirkanmaan liitto ja Tilastokeskus 2016).

Suurimmat (yli 200 pendelöijää/suunta) työssäkäyntivirrat Pirkanmaan sisällä on esitetty taulukossa 4. Kuvasessa 5 on esitetty myös yli 100 henkilön pendelöintivirrat. Voimakkain pendelöinti painottuu Tampereen ja sen kehyskuntien välille, ja on useiden kuntien välillä molemmin suuntaista. Liitteessä 1 on esitetty tarkat luvut vuoden 2013 pendelöinnistä Pirkanmaalla.



## Työssäkäynti Pirkanmaalla oman asuinkunnan ulkopuolella

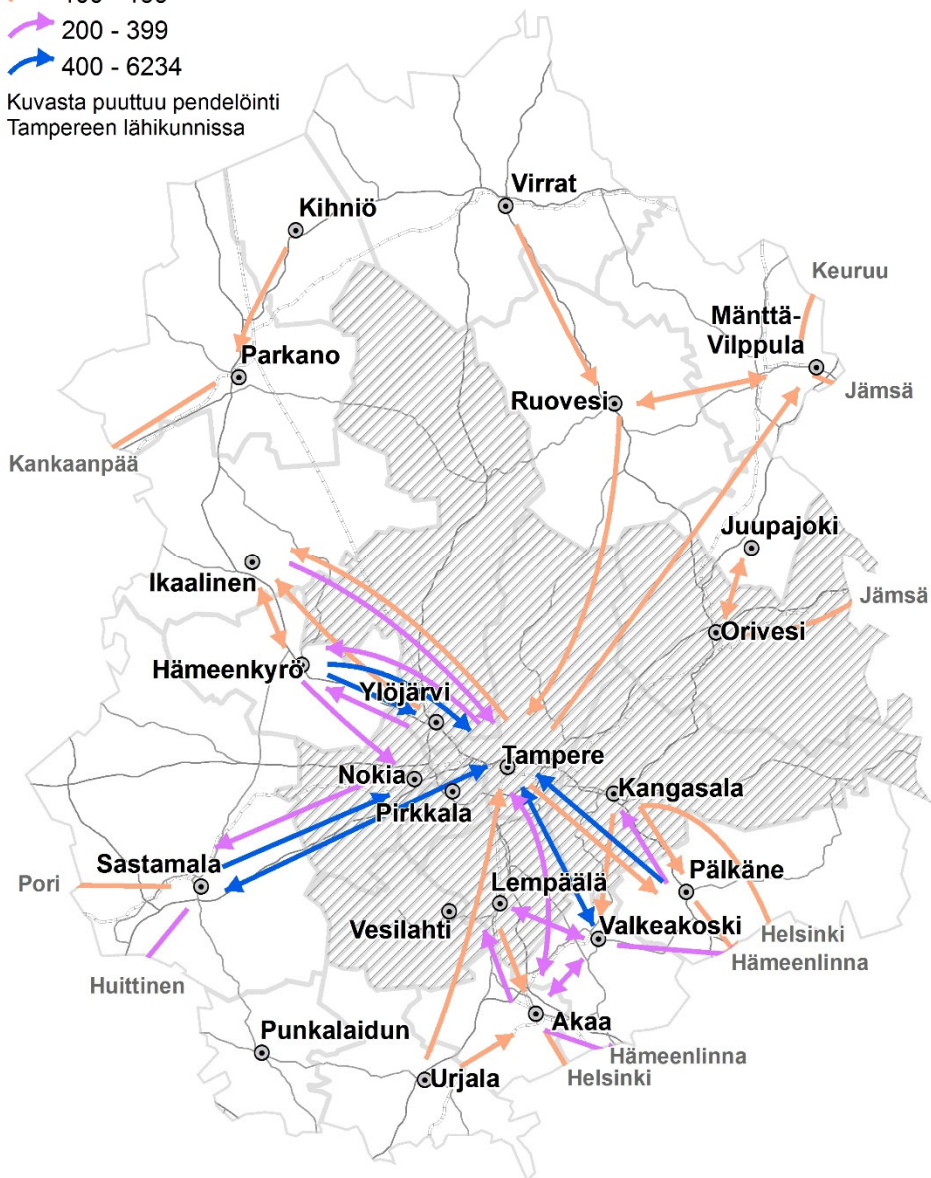
pendelöijien määrä / suunta

100 - 199

200 - 399

400 - 6234

Kuvasta puuttuu pendelöinti  
Tampereen lähikunnissa



Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016,  
SYKE, Liiteri 2016. Pendelöinti © Pirkanmaan liitto 2016. WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 5. Pendelöinti Pirkanmaalla vuonna 2013, pl. Tampereen lähikuntien pendelöinti (Pirkanmaan liitto ja Tilastokeskus 2016).

Taulukko 4. Pirkanmaan yhteysvälit, joilla on yli 200 pendelöijää suuntaansa (Maakuntaliitto, Tilastokeskus 2016).

Yhteysväli	Pendelöijät	Yhteysväli	Pendelöijät
Akaa–Lempäälä	362		
Akaa–Tampere	1 571	Tampere–Akaa	318
Akaa–Valkeakoski	420	Valkeakoski–Akaa	317
Hämeenkyrö–Ikaalinen	206		
Hämeenkyrö–Nokia	269		
Hämeenkyrö–Tampere	975	Tampere–Hämeenkyrö	233
Hämeenkyrö–Ylöjärvi	431	Ylöjärvi–Hämeenkyrö	272
Ikaalinen–Tampere	260		
Kangasala–Tampere	6 234	Tampere–Kangasala	1 990
Lempäälä–Pirkkala	218		
Lempäälä–Tampere	4 513	Tampere–Lempäälä	1 480
Lempäälä–Valkeakoski	256	Valkeakoski–Lempäälä	313
Nokia–Pirkkala	388	Pirkkala–Nokia	339
Nokia–Sastamala	259	Sastamala–Nokia	479
Nokia–Tampere	5 207	Tampere–Nokia	2 161
Nokia–Ylöjärvi	498	Ylöjärvi–Nokia	567
Orivesi–Tampere	799	Tampere–Orivesi	236
Pirkkala–Tampere	4 654	Tampere–Pirkkala	1 746
Pälkäne–Kangasala	289		
Pälkäne–Tampere	455		
Sastamala–Tampere	984	Tampere–Sastamala	430
Valkeakoski–Tampere	1 350	Tampere–Valkeakoski	525
Ylöjärvi–Tampere	6 173	Tampere–Ylöjärvi	2 186
Vesilahti–Lempäälä	222		
Vesilahti–Tampere	723		
Ylöjärvi–Pirkkala	267		

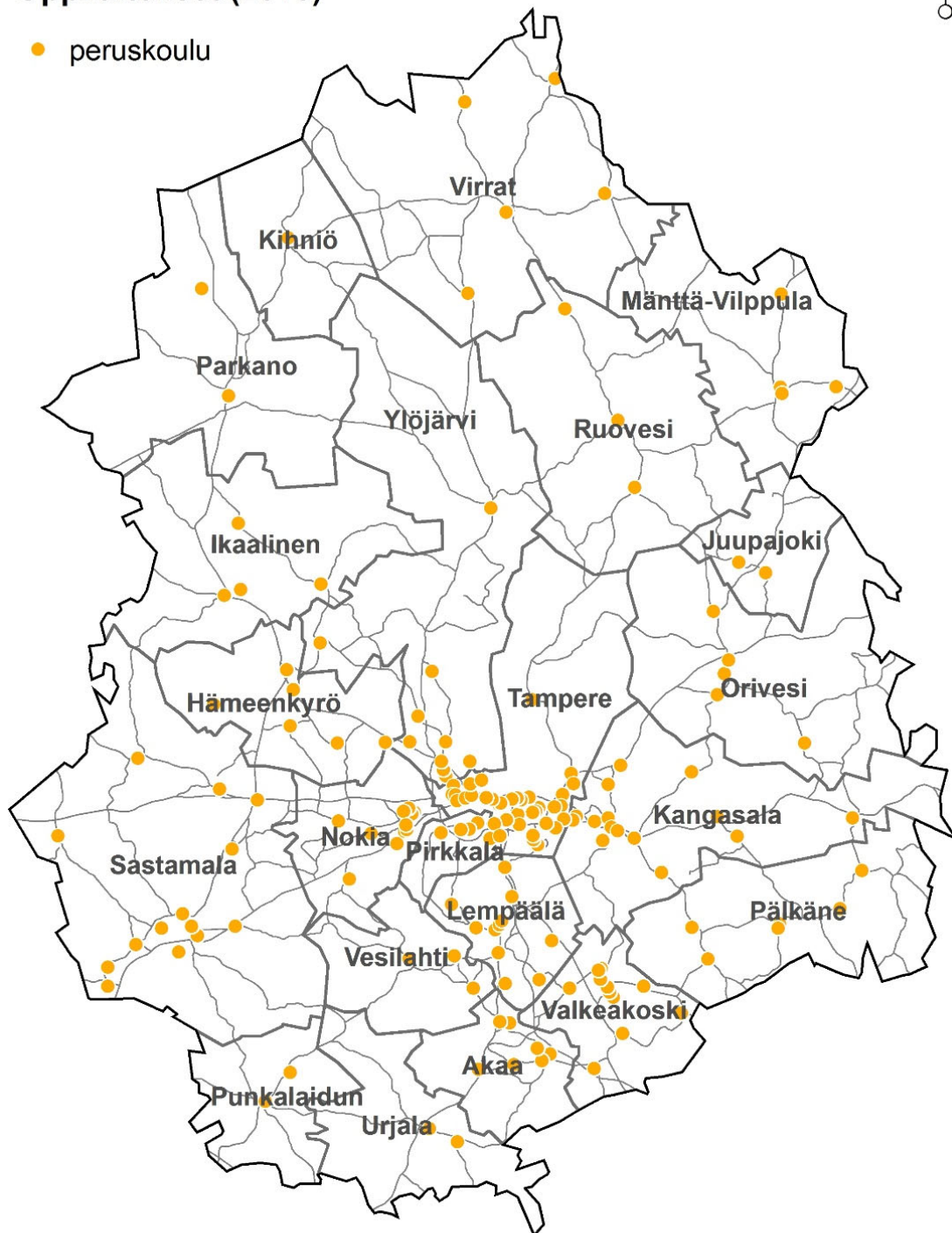
## Koulut

Kuvassa 6 on esitetty Pirkanmaan peruskoulut ja kuvassa 7 Pirkanmaan ammatilliset oppilaitokset ja lukiot. Lukio puuttuu Kihniön, Juupajoen ja Vesilahden kunnista. Kihniöstä käydään lukiossa Parkanossa, Juupajoen Orivedellä, Vesilahdelta Lempäälässä. Toisen asteen opiskelijoiden liikkumisen turvaamista pidetään yhtenä tärkeimpänä joukkoliikenteen kehittämistavoitteena.

Taulukossa 5 on esitetty ammatilliset oppilaitokset Pirkanmaalla opiskelijamäärän mukaisesti ryhmiteltynä. Vuonna 2015 Pirkanmaalla oli 21 ammatillista oppilaistosta ja niissä opiskeli lähes 17 000 opiskelijaa. Lukiota oli 36 ja niissä opiskeli vajaa 10 000 opiskelijaa. Suurimmat ammatilliset oppilaitokset sijaitsevat Tampereella, Valkeakoskella, Mäntässä, Vammalassa ja Ikaalisissa.

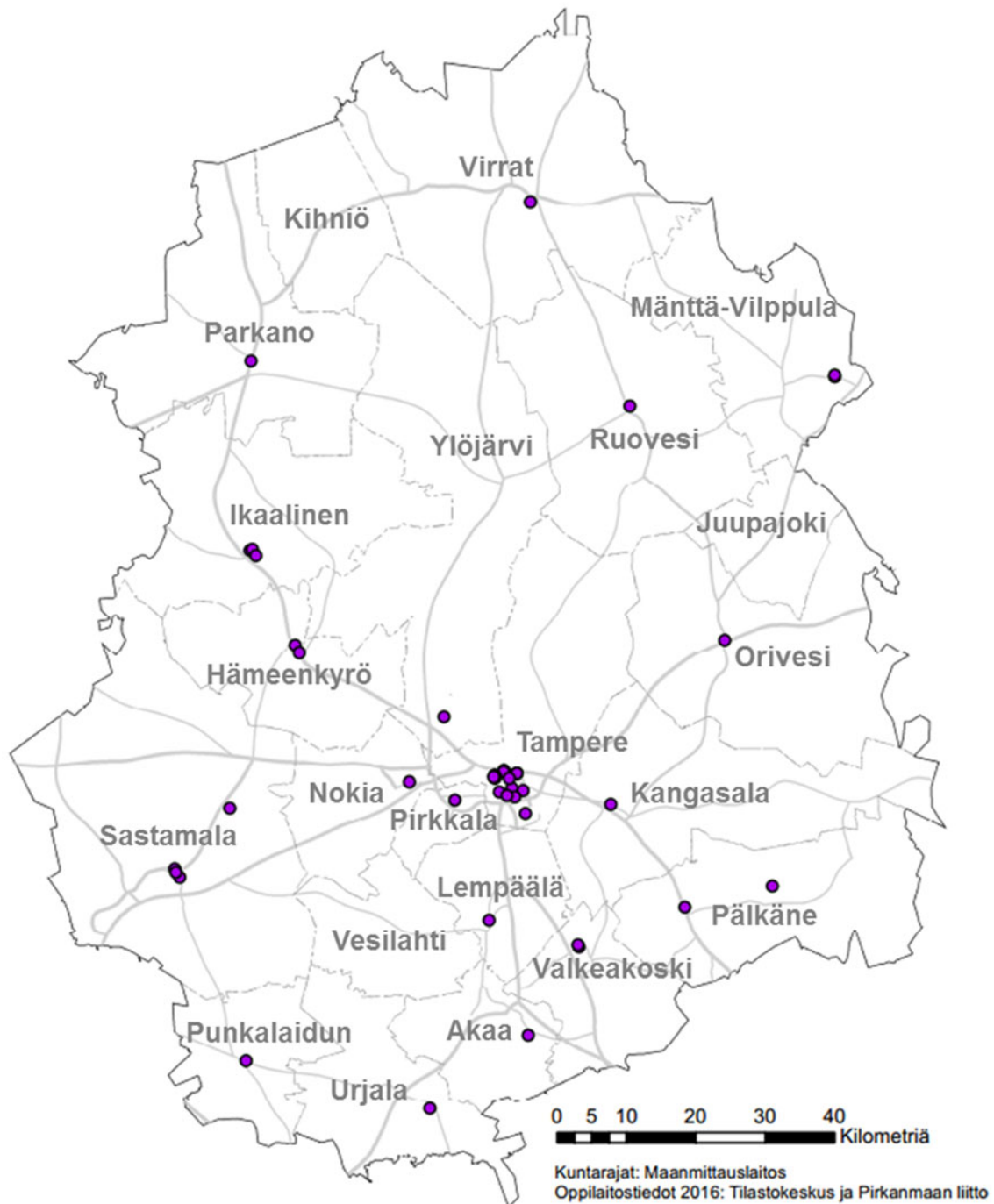
## Oppilaitokset (2015)

● peruskoulu



Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016.  
Oppilaitokset © Tilastokeskus 2016. WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 6. Peruskoulut 2015 (Tilastokeskus 2016).



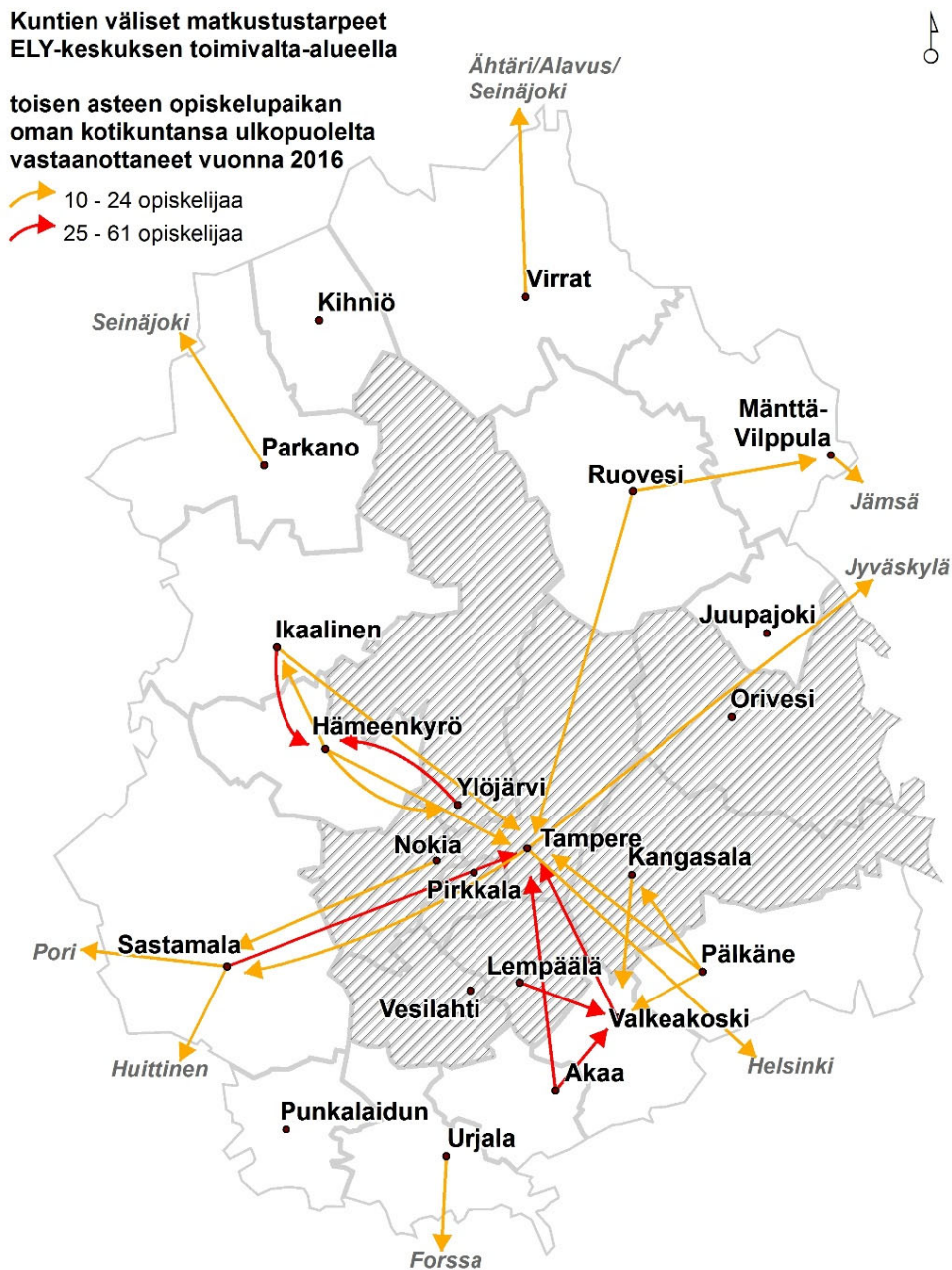
Kuva 7. Ammatilliset oppilaitokset ja lukiot Pirkanmaalla (Pirkanmaan liitto).

Taulukko 5. Ammatilliset oppilaitokset Pirkanmaalla. (lähde: OPH, 2015)

	Oppilaitoksia	Opiskelijat
– 99	6	322
Aitoon koulutuskeskus		58
Karkun evankelinen opisto		64
Tampereen konservatorio		76
Tampereen urheiluhierojakoulu		96
Voionmaan opisto		27
100 – 249	5	777
Ikaalisten kauppaoppilaitos		151
Karkun kotital-sosiaalioppil.		245
Pirkanmaan urheiluhierojakoulu		142
Tyrvään käsi- ja taidet.oppil		118
Varalan urheiluopisto		121
250 – 499	5	1 941
Ahlmanin ammatti- ja aikuisopi		485
Ikaalisten käsi- ja taidet.opp		449
SASKY-aikuiskoulutusosasto		230
Tampereen palvelualan amm.opis		284
Vammalan ammattikoulu		493
500 – 999	2	1 127
Ammatti-instituutti lisakki		559
Mäntän seudun koulutuskeskus		568
1000 –	3	12 742
Tampereen Aikuiskoulutuskeskus		1 645
Tampereen seudun ammattiopisto		9 870
Valkeakosken ammatti- ja aik.op		1 227
Yhteensä	21	16 909



Kuvassa 8 on esitetty toisen asteen opiskelupaikan oman asuinkuntansa ulkopuolelta vastaanottaneet vuonna 2016.



Tiedot © Tilastokeskus, Pirkanmaan liitto ja kunnat. Opetushallinnon tilastopalvelu 2016.  
Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016, WayStep Consulting Oy 2016.

0 25 50 100 km

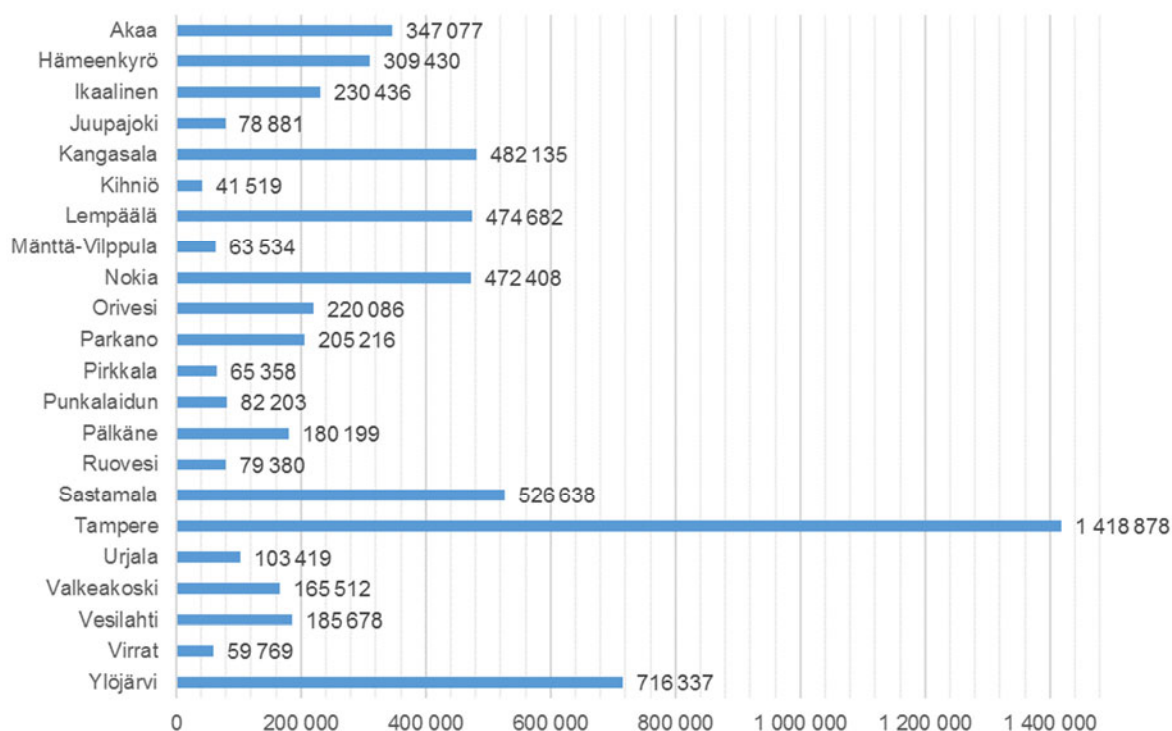
Kuva 8. Toisen asteen opiskelupaikan vastaanottaneet (Opetushallinnon tilastopalvelu Vipunen 2016).

Eniten opiskelijoita näyttäisi kulkevan Sastamalasta, Akaasta ja Valkeakoskelta Tampereelle, Akaasta ja Lempäälästä Valkeakoskelle sekä Ylöjärveltä ja Ikaalisista Hämeenkyröön. Tarkastelu ei kuvaa kuitenkaan matkamääriä, koska tarkastelussa on mukana vain yksi vuosi. Todellisuudessa kulkijoita on enemmän, noin kolminkertainen määrä, koska opiskelu kestää keskimäärin kolme vuotta. Lisäksi kaikki opiskelupaikan vastaanottaneet eivät aloita opiskelua ja toisaalta osa opiskelijoista muuttaa asumaan opiskelupakkakunnalle.

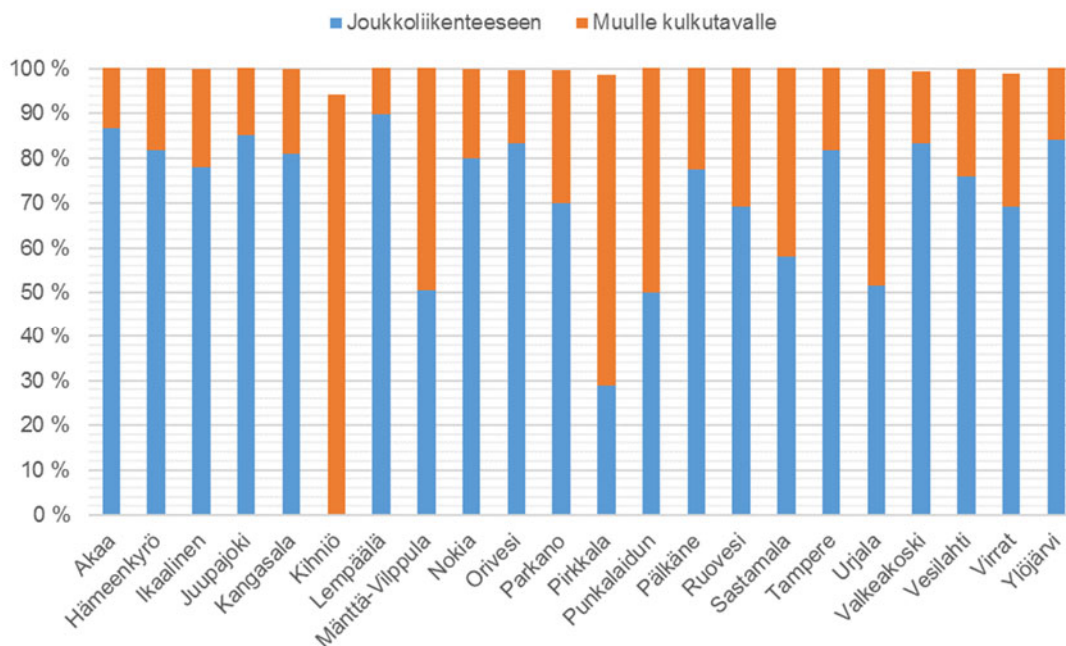
Vuonna 2015 Kelan koulumatkatukea maksettiin Pirkanmaalla noin 7 600 koululaiselle/opiskelijalle yhteensä noin 6 509 000 euroa. Tampereen osuus tästä potista on noin viidesosa. (Kuva 9). Kaikkiaan koulumatkasta lähes 80 % on kohdistunut joukkoliikenteeseen, mutta kunnittaiset erot ovat suuria johtuen

mm. joukkoliikenteen tarjonnasta. Koulumatkatuesta 50 % tai alle on kohdistunut joukkoliikenteeseen Kihniössä, Mänttä-Vilppulassa, Pirkkalassa, Punkalaitumella ja Urjalassa. (kuva 10, taulukko 6).

Päätoimiset lukiota käyvät tai ammatillista perustutkintoa suorittavat voivat saada Kelan myöntämää koulumatkatukea, jos koulumatka on vähintään 10 kilometriä yhteen suuntaan, koulumatkojen kustannukset ovat yli 54 euroa kuukaudessa ja tekee vähintään 7 yhdensuuntaista koulumatkaa viikossa. Koulumatka on lyhin autoreitti kodin ja oppilaitoksen välillä. Jos tämä lyhin reitti on alle 10 kilometriä, ei voi saada koulumatkatukea, vaikka linja-auton kulkema matka olisi pidempi.



Kuva 9. Maksetut koulumatkaetuudet vuonna 2015 (Kelasto 2016).



Kuva 10. Koulumatkatuen kohdistuminen joukkoliikenteeseen vuonna 2015 (Kelasto 2016).

Taulukko 6. Koulumatkatuen saajat vuonna 2015 (Kelasto 2016) ja joukkoliikenteeseen kohdistuneet korvauspäätökset.

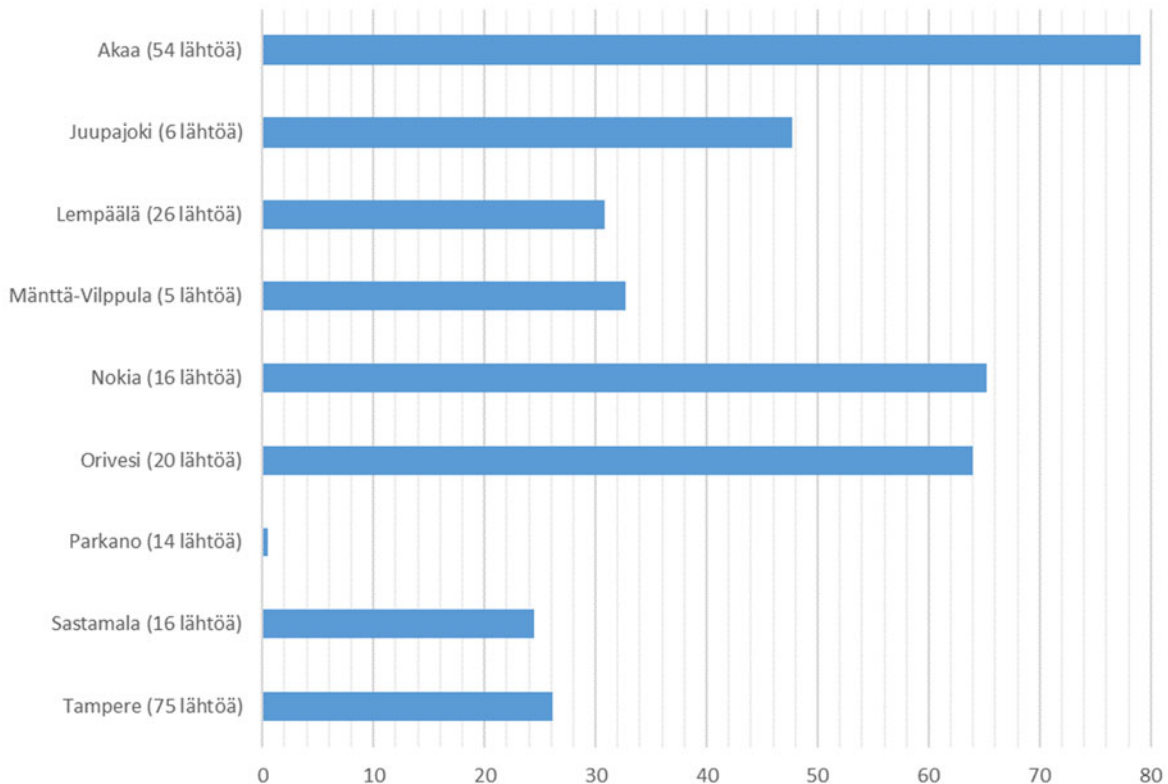
Kunta	Koulumatkatuen saajat yhteensä	Kulikutapana joukkoliikenne	Muu kulikutapa	Joukkoliikenteen käyttäjien osuus koulumatkatuen saajista
Akaa	485	459	26	95 %
Hämeenkyrö	262	179	83	68 %
Ikaalinen	178	127	51	71 %
Juupajoki	67	58	9	87 %
Kangasala	703	583	120	83 %
Kihniö	40	0	40	0 %
Lempäälä	693	615	78	89 %
Mänttä-Vilppula	99	62	37	63 %
Nokia	708	551	157	78 %
Orivesi	159	123	36	77 %
Parkano	136	90	46	66 %
Pirkkala	158	24	134	15 %
Punkalaidun	91	46	45	51 %
Pälkäne	157	122	35	78 %
Ruovesi	88	63	25	72 %
Sastamala	633	368	265	58 %
Tampere	1 569	997	572	64 %
Urjala	104	54	50	52 %
Valkeakoski	193	158	35	82 %
Vesilahti	155	118	37	76 %
Virrat	89	69	20	78 %
Ylöjärvi	811	650	161	80 %

## Joukkoliikenteen saavutettavuus ja matkaketjut

Joukkoliikenteen saavutettavuutta voidaan arvioida tarkastelemalla pysäkkien vaikutuspiirissä asuvan väestön osuutta. Kihniötä lukuun ottamatta alueen kunnissa vähintään 70 % väestöstä asuu alle yhden kilometrin etäisyydellä linja-autopysäkestä. Tampereella ja Valkeakoskella 70-82 % väestöstä asuu alle 250 metrin etäisyydellä pysäkestä. Tarkastelut ovat vuodelta 2014 (lähde: Elinympäristön tietopalvelu, Liiteri 2016).

Viime vuosina yhä useampi kaukoliikenteen vuoro ohittaa kuntakeskukset ja myös pysähtymistiheys on harventunut. Tämä toisaalta nopeuttaa pitkiä matkoja joukkoliikenteessä, mutta vastaavasti heikentää bussi- vuorojen saavutettavuutta valtateiden sivussa sijaitsevista kuntakeskuksista ja muista taajamista.

Akaassa lähes 80 % väestöstä ja Orivedellä ja Nokialla noin 65 % väestöstä asuu 2,5 kilometrin etäisyydellä rautatieasemasta (kuva 11). Väestöpotentiaali ei kuitenkaan yksinään kuvaa aseman merkitystä, koska asemat toimivat merkittävinä matkaketjujen solmukohtina ja vaihtopaikkoina liikennemuodosta toiseen. Esimerkiksi Parkanon aseman merkitys vaihtopaikkana on suuri, vaikka aseman lähellä asutusta on vähän.



Kuva 11. Arkipäivisin lähtevien kaukojunien vuoromäärä (VR 2016) sekä rautatieasemasta enintään 2,5 kilometrin etäisyydellä asuvien osuus Pirkanmaan kuntien väestöstä vuonna 2014 (Elinympäristön tietopalvelu, Liiteri 2016).

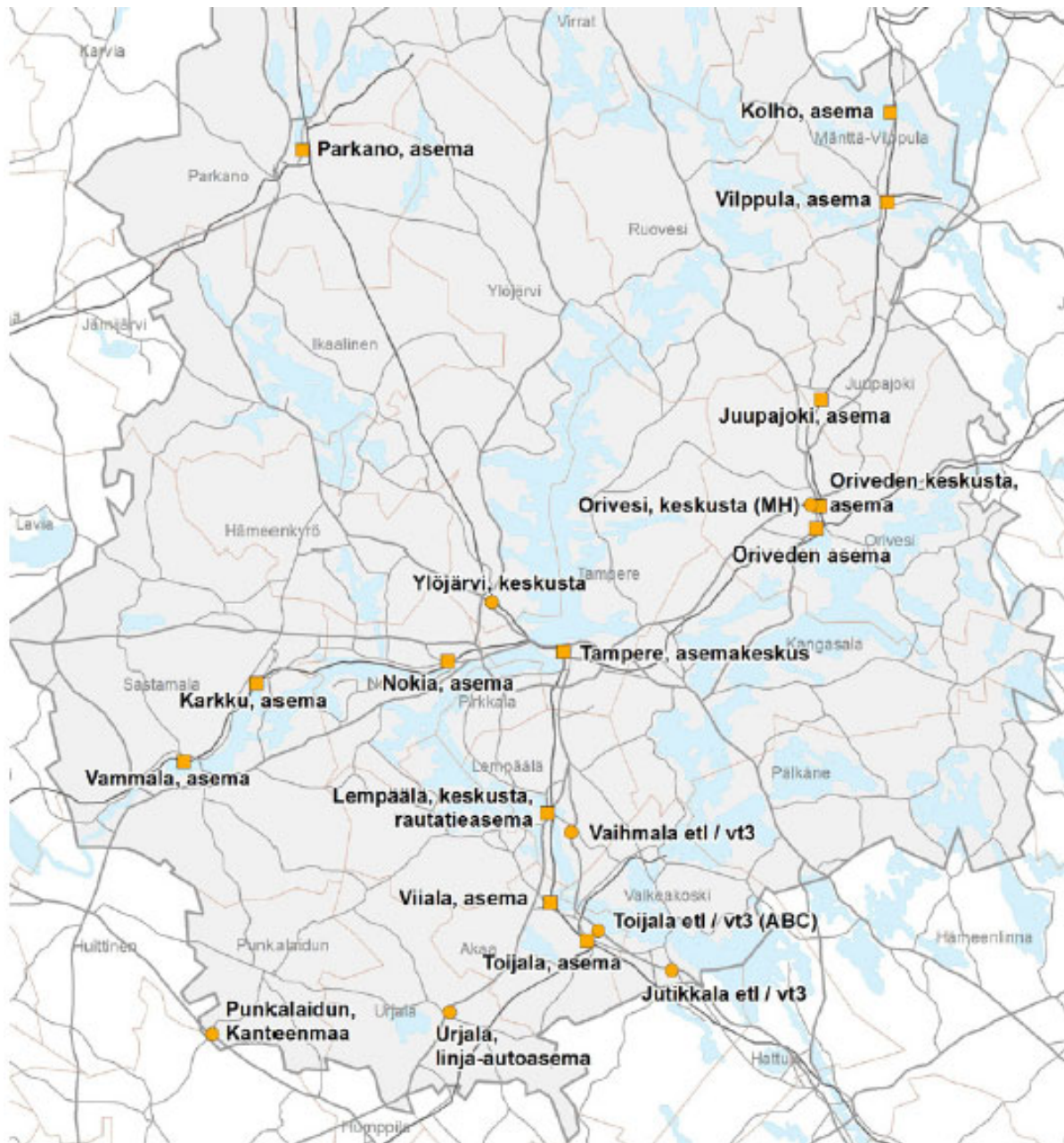
Tampereen rautatieasemalta on erinomaiset henkilöjuni liikenteen yhteydet eri puolille Suomea. Tarkemmat henkilöjuni liikenteen arkipäivien aikataulut ja pysähtymispaikat on esitetty liitteessä 2. Yhteysvälikohtaiset vuoromäärät ovat seuraavat (huom. kaikki vuorot eivät palvele kaikkia yhteysvälin asemia):

- Tampere – Jämsä: 9-10 vuoroa/suunta
- Orivesi – Vilppula: 3 vuoroa/suunta
- Tampere – Seinäjoki: 6-7 vuoroa/suunta
- Tampere – Kokemäki: 8 vuoroa/suunta
- Tampere – Hämeenlinna: 19-21 vuoroa/suunta

Erityisesti Tampereelle suuntautuvissa matkoissa henkilöauton ja bussin tai henkilöauton ja junan muodostamat matkaketjut ovat tärkeitä ja niiden suosiota pyritään kasvattamaan. Liityntäpysäköinnin tilanne vuonna 2014 on esitetty kuvassa 12. Liityntäpysäköinti on perinteisesti painottunut junayhteyksiin. Tavoitteena on liityntäpysäköinnin voimakas lisääminen ja liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen myös bussiliikenteeseen (kuva 13).

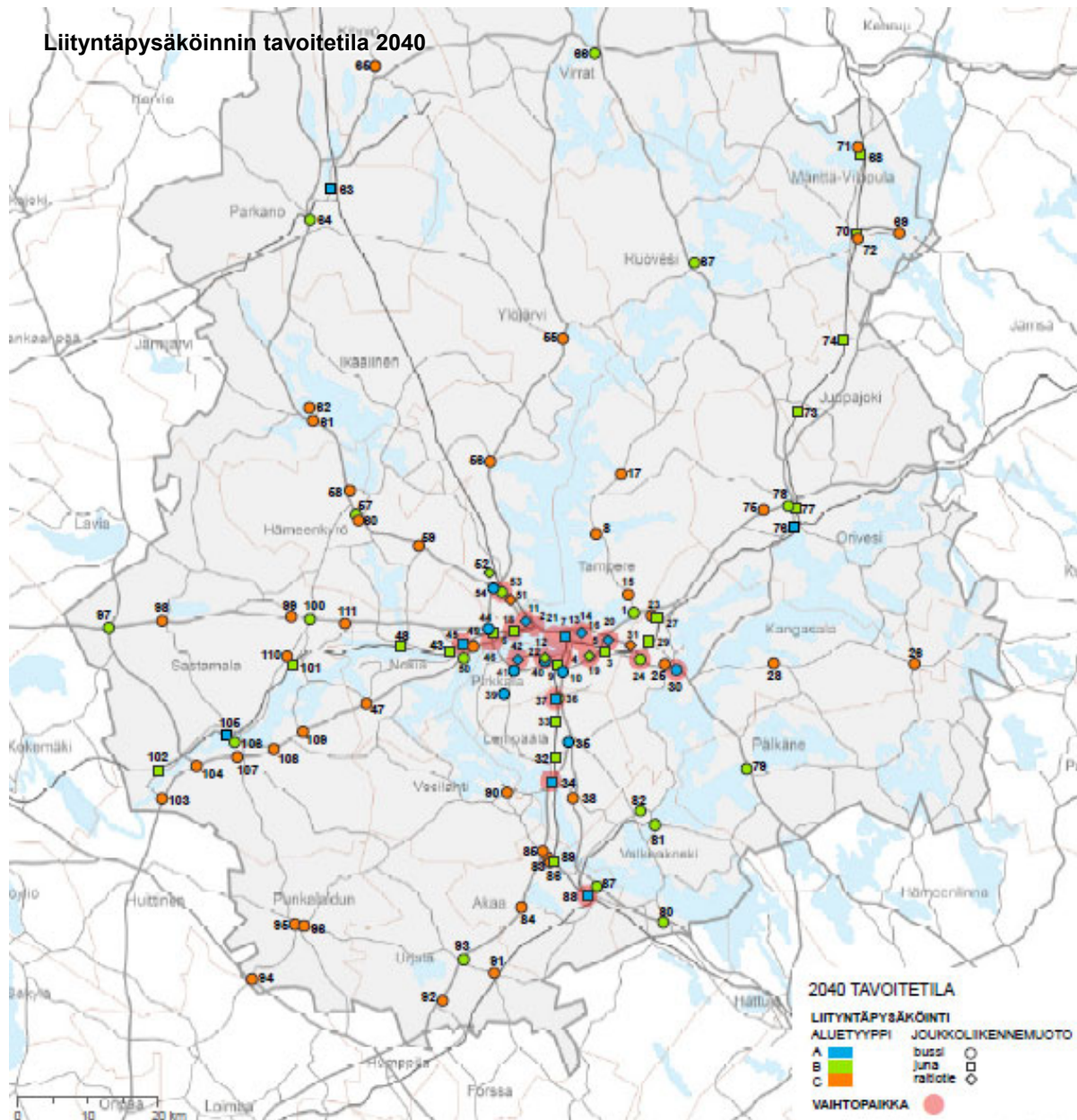
Pysäkkejä kehitetään jatkuvasti ja mahdollisuuksien mukaan. Ensisijaisena tavoitteena on nykyisten pysäkkien parantaminen, mutta myös uusia liityntäpysäköintipaikkoja toteutetaan. Merkittävä osa kehitettävistä pysäkeistä on kuntien vastuulla.





Kuva 12. Pirkanmaan lii­tyntäpysäköinti­paikat (Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja lii­tyntäpysäköinti Pirkanmaalla, kehittämissuunnitelma, 2014, s. 21).





Kuva 13. Pirkanmaan vaihto- ja liityntäpaikkojen tavoitetilanne 2040 (Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pirkanmaalla, kehittämissuunnitelma, 2014, s. 36).

## Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kuvattu liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tavoitetila perustuu Pirkanmaan maakuntasuunnitelmaan, alueellisiin liikenteellisiin tavoitteisiin sekä valtakunnallisiin linjauksiin ja liikennepoliittisiin tavoitteisiin. Vuonna 2012 valmistunut suunnitelma tähtää vuoteen 2040.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Pirkanmaalla on tavoitteena parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa siten, että palvelut vastaavat nykyistä paremmin eri matkustajaryhmien tarpeita maakunnan eri osissa. Tavoitteena on samalla nostaa joukkoliikenteen painoarvoa ja statusta. Keskeistä on määrittää konkreettisia lyhyen ja keskipitkän aikajänteen toimenpiteitä, joilla matkustajan kokemaa palvelutasoa voidaan parantaa ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätä.

Pirkanmaan joukkoliikenteen kehittämislinjaukset on kuvattu alueellisten painotusten avulla. Tampereen kaupunkiseudulla tavoitteena on ollut pysäyttää joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden laskutrendi. Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan pysyvästi suhteessa yksityisautoiluun kehittämällä työ-, opiskelu- ja asiointiliikenteen pääyhteyksiä. Liikennetarpeiden kasvuun varaudutaan vahvistamalla raideliikenteen toimintamahdollisuuksia. Yhteyksillä kuntakeskuksista maakuntakeskukseen huolehditaan nykyisten joukkoliikennemuotojen toimintaedellytyksistä ja pyritään kehittämään maankäyttöä nykyisissä joukkoliikennekäytävissä. Haja-asutusalueilla pyritään turvaamaan peruspalvelutasoisen liikenteen edellytykset yhteiskunnalle kustannustehokkaalla tavalla. Valtakunnallisesti huolehditaan raide- ja linja-autoliikenteen toimintaedellytyksistä yhteyksillä muihin maakuntakeskuksiin ja erityisesti pääkaupunkiseudulle.

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu aiesopimus vuosille 2012-2016. Sen mukaisesti tavoitteena on ollut:

- Joukkoliikenteen käyttäjämäärien ja rahoituksen seurannan ja tietovarantojen ylläpito ja kehittäminen
- Joukkoliikenteen tarjonnan lisääminen
- Tampereen kaupunkiraitiotie, 1. vaiheen suunnittelu ja toteutus
- Tampereen kaupunkiseudun ja maakunnallisen lähijunaliikenteen kehittäminen, Seutulippujärjestelmän laajentaminen junaliikenteeseen
- Tampereen kaupunkiseudun ja maakunnallisen lähijunaliikenteen kehittäminen, Lisätarjonnan tuottaminen nykyisellä kalustolla
- Tampereen seudun linja-autoliikenteen laatukäytävätoimenpiteet
- Tampereen kehän joukkoliikennepysäkkien suunnittelu
- Lähijunaliikenteen uusien asemien ja asemanseutujen määrittäminen ja kehittämisohjelman laatiminen
- Tampereen kaupunkiraitiotie, 2. vaiheen esiselvitys
- Vt 12, Teiskontien joukkoliikennekaistat ja liittymäjärjestelyt, Tampere
- Vt 12, Paasikiventien joukkoliikennekaistat, Tampere

Aiesopimuskauden päättyessä tullaan laatimaan sopimuksen seurantaraportti. Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on päätetty päivittää vuonna 2017.

## 3.2. Joukkoliikenne

### Joukkoliikenteen järjestämistapa

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alue käsittää Pirkanmaan maakunnan Tampereen kaupungin toimivalta-alueita lukuun ottamatta. Tampereen kaupunki toimii viranomaisena Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kunnissa.

Pirkanmaan ELY-keskus toimii reittiliikenneluvan myöntävänä viranomaisena myös niillä pitkänmatkaisilla markkinaehtoisien liikenteen vuoroilla, joista suurin osa liikennöidään Pirkanmaalla. Vastaavalla periaatteella Pirkanmaalla liikennöidään markkinaehtoista liikennettä myös Etelä-Pohjanmaan, Keski-Suomen, Pohjois-Savon, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskusten myöntämien reittiliikennelupien perusteella.

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne on järjestetty markkinaehtoisesti ja käyttöoikeussopimuksin PSA-liikenteenä. Pirkanmaan ELY-keskuksen kaikki PSA-liikenne on hankittu reittipohjaisin käyttöoikeussopimuksin. Sopimukset ovat nettosopimuksia, eli liikennöitsijä pitää lipputulot. Tarjousten vertailu perustuu vain halvimpaan hintaan sen jälkeen, kun vähimmäisvaatimukset (esimerkiksi kalustoon liittyen) ovat täytetty.

ELY-keskuksen ostoliikenteen hankintatapa eroaa kaupunkiviranomaisten yleisesti käyttämästä bruttomallista, jossa toimivaltainen viranomainen pitää lipputulot. Myös tarjousten vertailutavoissa ja kalustovaatimuksissa on eroja.

Kaukoliikenne on markkinaehtoista liikennettä tai siirtymäajan sopimuksilla liikennöitävää liikennettä. Siirtymäajan sopimukset päättyvät asteittain, viimeiset vuoden 2019 aikana. Kesällä 2016 voimassa olevien sopimusten ja reittiliikennelupien vuoromäärä on esitetty seuraavassa taulukossa (taulukko 7).

Taulukko 7. 19.7.2016 voimassa olevat sopimukset ja luvat (Vallu, Liikennevirasto 2016).

Tyyppi	Vuorojen lkm	Kohde km	Sopimusten päättymisajankohta
Käyttöoikeussopimus	130	988 175	3.6.2017
Siirtymäajan sopimus	388	2 808 338	2016-2019
Reittiliikennelupa	160	4 084 746	2016-2025
Yhteensä	678	7 881 259	

## Kysyntä ja tarjonta

Joukkoliikenteen alueellisia kokonaismatkustajamääriä ei toistaiseksi pystytä selvittämään, koska reittiliikenteen matkustajamäärät eivät ole tiedossa. Edes sopimusliikenteen kokonaismatkustajamäärä ei ole tiedossa. Tämä johtuu mm. seuraavista asioista:

- Kaikkien sopimusliikenteen vuorojen matkustajamäärää ei ole taltioitu valtakunnalliseen liikenneluparekisteriin.
- Joiltain osin yritysten valtakunnalliseen liikenneluparekisteriin taltioimissa matkustajamäärätiedoissa on väärinymmärryksiä.
- Matkustajamäärät tilastoidaan (toistaiseksi) sopimusliikenteessä lähtöpaikasta määräpaikkaan vuoro-kohtaisesti, joten nousijamääriä ei voida pitkällä, usean alueen läpi kulkevilla vuoroilla muutoinkaan kohdentaa tietyille alueille tai yhteysväleille.

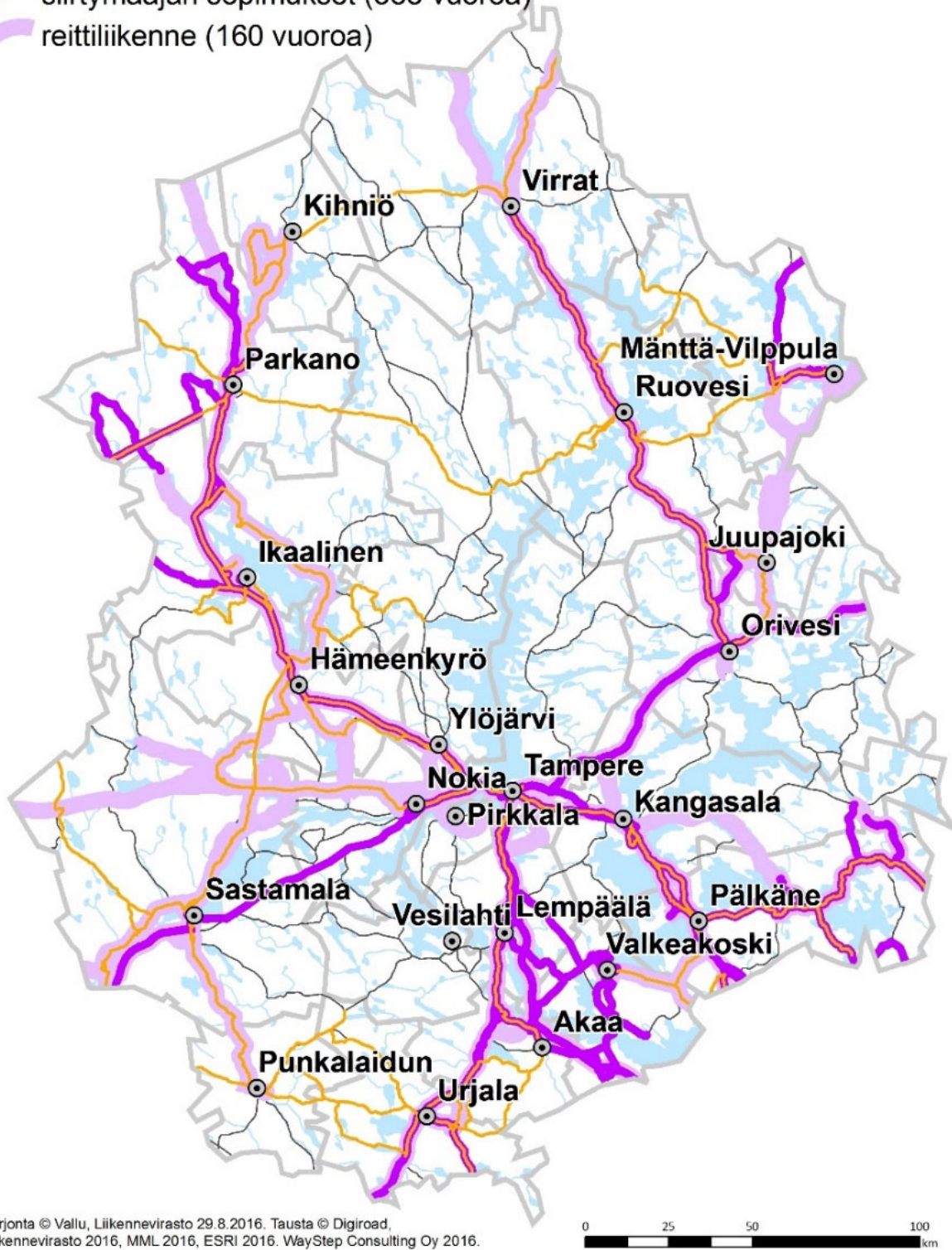
ELY-keskuksen joukkoliikenteen järjestämistapa eri reiteillä on esitetty kuvassa 14. Junaliikenteen vuorotarjonta on esitetty raportin liitteessä 2.

Merkittävä osa Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen liikennetarjonnasta muodostuu myös alueen ulkopuolelta tulevasta liikenteestä. Nämä pitkänmatkaiset vuorot sekä junaliikenne tarjoavat monipuoliset yhteydet eri puolille Suomea. Pelkästään Tampereen rautatieasemalta liikennöidään ympäri vuorokauden eri puolille Suomea.



## Pirkanmaan ELY-keskuksen järjestämä liikenne

- käyttöoikeussopimukset (130 vuoroa)
- siirtymäajan sopimukset (388 vuoroa)
- reittiliikenne (160 vuoroa)

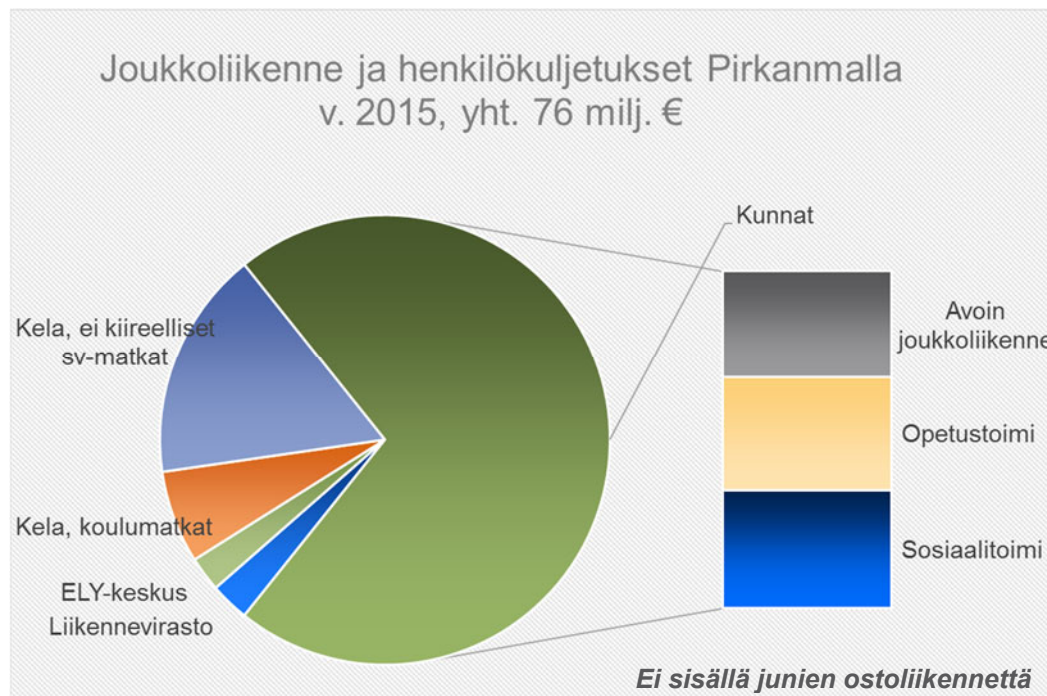


Tarjonta © Vallu, Liikennevirasto 29.8.2016. Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016. WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 14. ELYn järjestämä liikenne sopimustyypeittäin (Vallu, Liikennevirasto 29.8.2016).

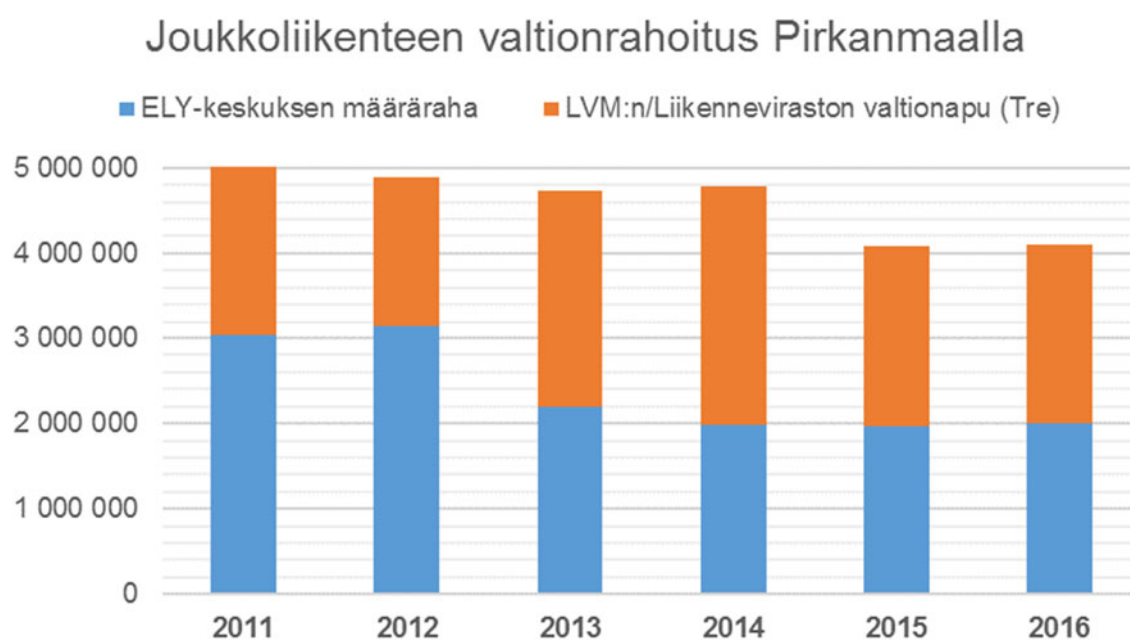
## Rahoitus

Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käytettiin Pirkanmaalla vuonna 2015 yhteensä noin 76 miljoonaa euroa. (kuva 15). Tästä summasta noin ¾ on kuntien rahoitusta ja reilu neljännes Kelan rahoitusta. ELY-keskuksen osuus kokonaisuudesta on noin 2 prosenttia. Tarkastelussa ei ole mukana alueellisen junaliikenteen rahoitus.



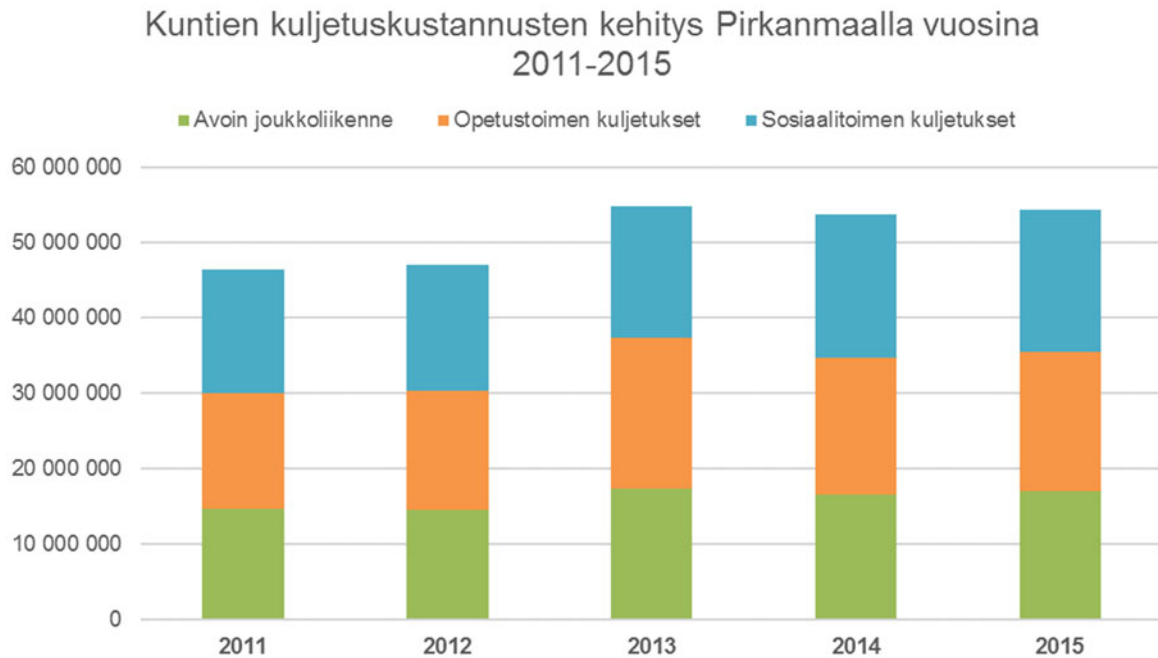
Kuva 15. Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaisrahoitus Pirkanmaalla vuonna 2015. (Lähde: kuntien toimittamat Seitti-tiedot, VALLU, Kelasto).

Kuvassa 16 on esitetty Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennemäärärahojen kehitys ja Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen saama valtionrahoitus.



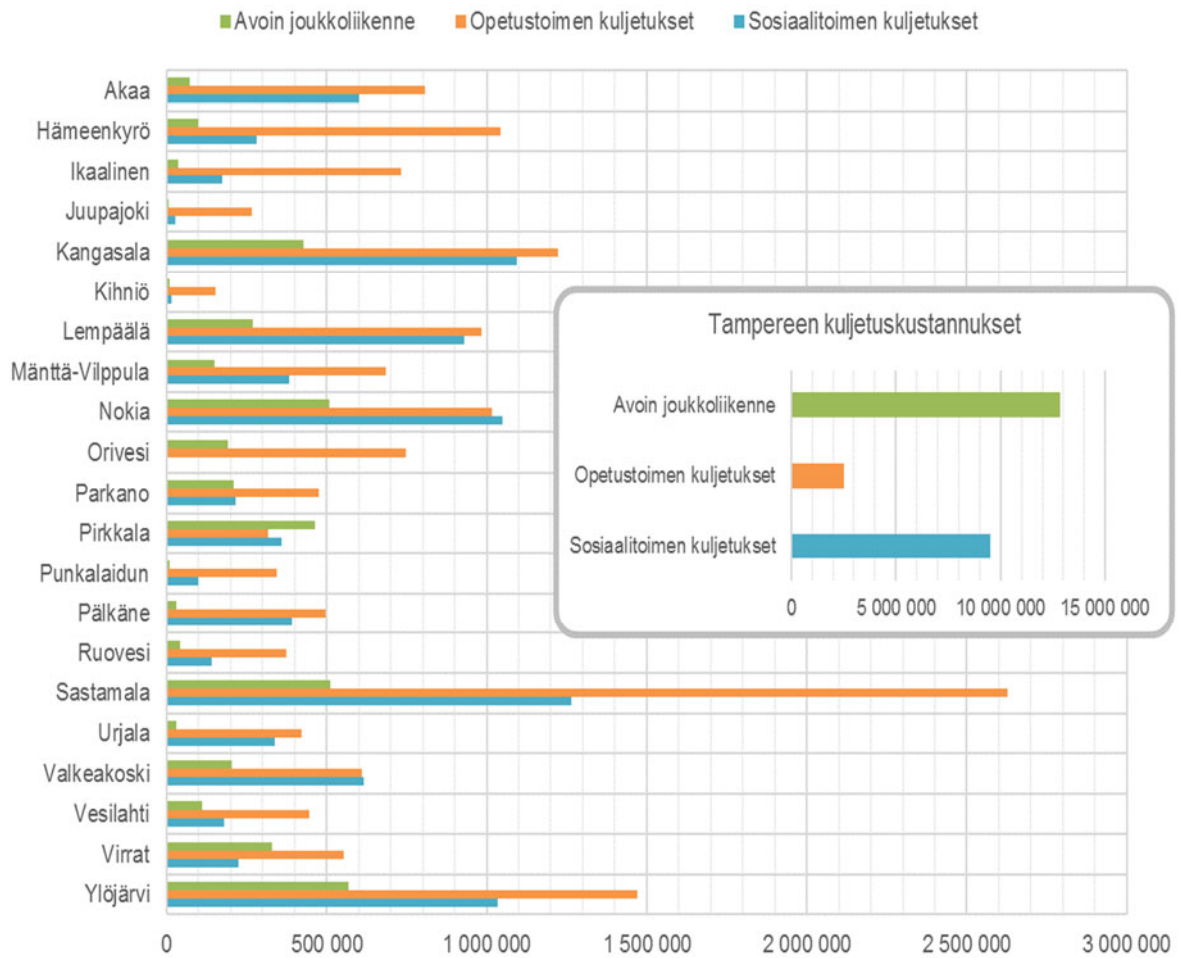
Kuva 16. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikennemääräraha sekä Liikenneviraston valtionapu 2011-2016.

Kuvassa 17 on esitetty kuljetuskustannukset yhteensä vuosina 2011-2015 ja kuvassa 18 kustannukset kunnittain. Kuvassa 19 on esitetty kuntien kuljetuskustannusten jakautuminen kuljetustyypeittäin vuonna 2015. Kustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2013 alkaen kaikilla kolmella sektorilla: avoimessa joukkoliikenteessä, opetustoimen kuljetuksissa ja sosiaalitoimen kuljetuksissa.



Kuva 17. Kuntien kuljetuskustannusten kehitys 2011-2015 (Vallu, Liikennevirasto 2016).

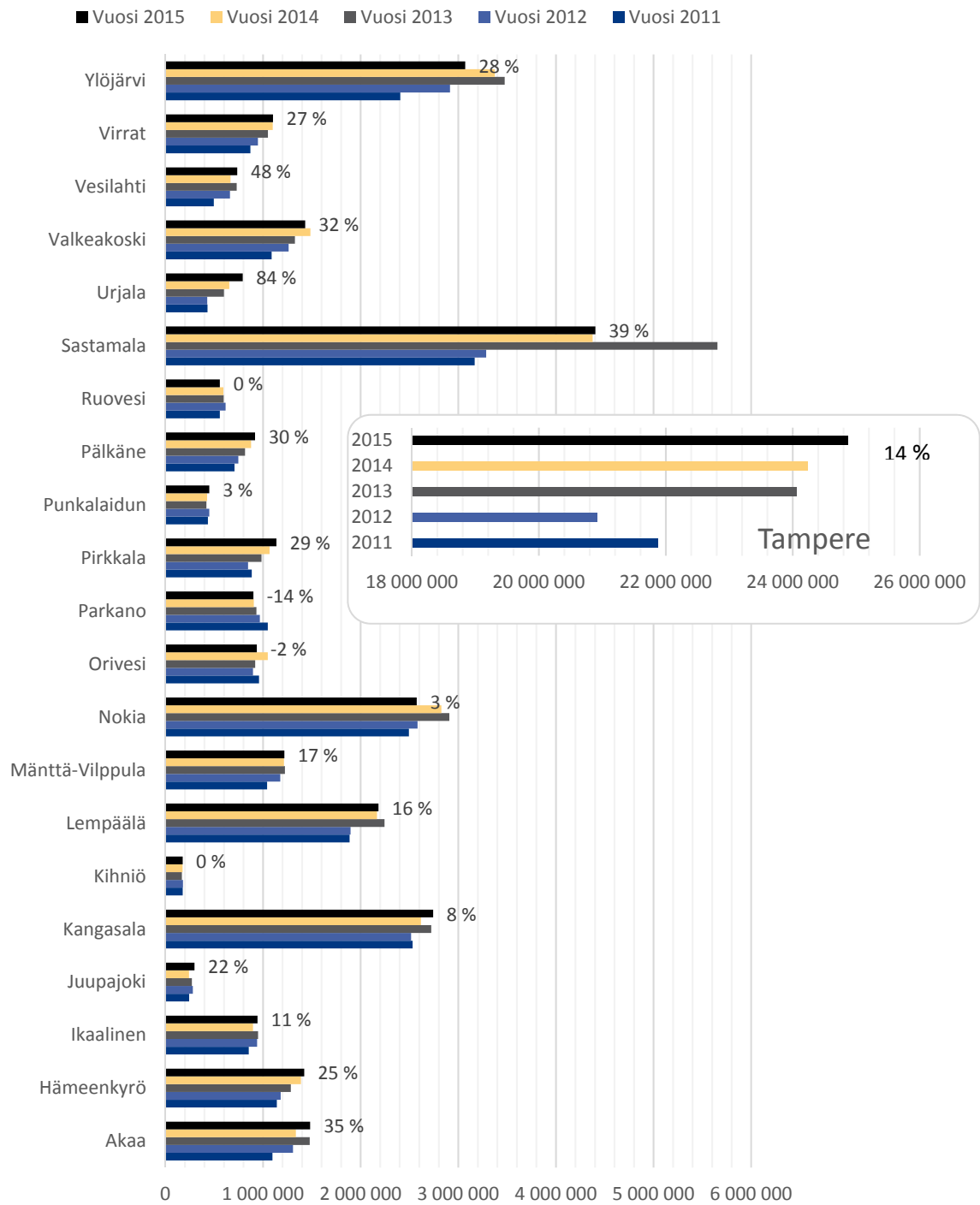
## Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset 2015



Kuva 18. Pirkanmaan kuntien kuljetuskustannukset 2015 (Vallu, Liikennevirasto 2016).

Avoimen joukkoliikenteen menoiksi on katsottu kuntien hankkimat liikennepalvelut sekä lipputuki. Kaikki Pirkanmaan alueen kunnat ovat osallistuneet seutulipputukeen. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella kunnat maksoivat seutulipputukea vuonna 2015 noin 332 000 euroa, vuonna 2014 noin 374 000 euroa ja vuonna 2013 noin 410 000 euroa. Lipputuki vähenee siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä, koska markkinaehtoiseen liikenteeseen ei ole mahdollista maksaa lipputukea. Koululaisten matkaliput sisältyvät opetustoimen kuljetuskustannuksiin.

## Kuntien kuljetuspalvelujen hankinnat 2011-2015



Kuva 19. Kuntien kuljetuspalveluhankinnat 2011-2015. Prosenttiluku kertoo muutoksesta vuodesta 2011 vuoteen 2015. (lähde: Vallu).



## 4. Liikkumistarpeet

### 4.1. Liikkumistarpeiden selvittäminen

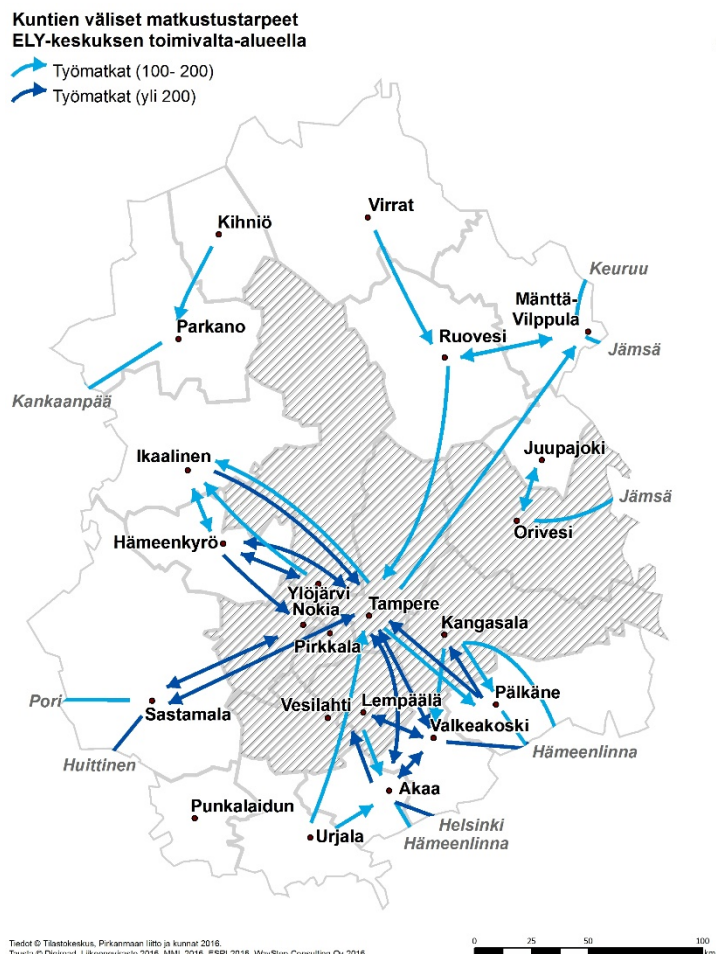
Liikkumistarpeita on selvitetty tilastotietojen pohjalta sekä kuntien edustajille järjestetyssä työpajassa, kyselytutkimuksella, kokouksissa ja työn kommentointikierroksilla sekä liikennöitsijöiden ryhmähaastattelussa. Pendelöintitietoja lukuun ottamatta tunnistetut liikkumistarpeet perustuvat pääosin kuntien asiantuntija-arvioihin.

Liikkumistarpeita on tarkasteltu yhteysväleittäin koulu- ja opiskelumatkojen, työmatkojen, asiointimatkojen, sosiaali- ja terveyspalvelumatkojen sekä matkailun ja liityntäliikenteen näkökulmasta. Tarkastelu on kohdistunut kuntien (kuntakeskusten) välisiin yhteyksiin sekä muiden merkittävimpien taajamien yhteyksiin. Merkittävimmiksi taajamiksi on katsottu Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen (Liikennevirasto 31/2015) mukaisesti yli 650 asukkaan taajamat, jotka pääosin ovat entisiä kuntakeskuksia.

### 4.2. Tunnistettut liikkumistarpeet

#### Päivittäiset työ- ja opiskelumatkat

Työmatkatarpeita on peilattu Tilastokeskuksen tuottamiin ja maakuntaliitolta saatuihin työssäkäyntitietoihin, joiden osalta lopulta on huomioitu suurimmat työssäkäyntivirrat Liikenneviraston palvelutason määrittelyohjeen mukaisesti ja sitä soveltaen. Joukkoliikennepalvelua edellyttävänä työmatkatarpeena on päädytty esittämään ne suunnittelualueen yhteysvälit, joilla on pendelöijä yli 100 (Kuva 20). Liikenneviraston palvelutaso-ohjeessa pendelöintirajana pidetään 250 pendelöijää, mutta useassa Pirkanmaan pienessä kunnassa 100 henkilöä on iso osa kunnan työllisestä työvoimasta. Tiedot ovat tarkemmin taulukoituna raportin liitteessä 1.



Kuva 20. Työmatkat (Tilastokeskus ja maakunnan liitto 2016) kuntien näkemysten mukaan.

Opiskeluuyhteyksissä kriteerinä yhteyden toteuttamiselle on riittävän kysynnän lisäksi merkittävän 2. asteen oppilaitoksen sijaitseminen naapurikunnassa/lähikaupungissa tai lukion puuttuminen omasta kunnasta. Tarve toteutuu ainakin silloin, jos yhteysväliillä kulkee yli 10 opiskelijaa. (Kuva 21).

Opiskeluuyhteys järjestetään päivittäin, jos yhden-suuntainen matka-aika joukkoliikenteellä on alle 75 minuuttia. Tätä pidemmille yhteysväleille järjestetään yhteydet sunnuntai-iltana tai maanantai-aamuna sekä perjantai-iltana.

Kuntien väliset matkustustarpeet  
ELY-keskuksen toimivalta-alueella  
2. asteen opiskelijoiden matkat



Kuva 21. Toisen asteen opiskelumatkat tarpeet kuntien näkemysten mukaan.

## Asiointimatkat ja sosiaali- ja terveyspalveluihin kohdistuvat matkat

Kuntien väliset matkustustarpeet  
ELY-keskuksen toimivalta-alueella  
Asiointimatkat



Kuva 22. Asiointimatkat tarpeet kuntien näkemysten mukaan.

Asiointimatkojen tarpeita määriteltäessä on otettu huomioon luonnollinen asiointisuunta sekä oman kuntakeskuksen palveluiden puuttumiseen pohjautuva tarve. (Kuva 22).

Asiointiyhteyden toteutumisen minimitaso on arkisin (ja/tai lauantaisin) virka-aikaan/liikkeiden aukioloaikaan liikennöity yhteys, ja vuorotarjonta, joka mahdollistaa noin 2-4 tuntia perillä oloa. Tyypillisesti asiointimatkat suuntautuvat lähimpään suurempaan kaupunkikeskustaan.

Kuntien väliset matkustustarpeet  
ELY-keskuksen toimivalta-alueella  
Sote-matkat



Sosiaali- ja terveystarpeisiin kohdistuvia matkustustarpeita on vielä vaikea arvioida, koska sote-alueista ei ole vielä tietoa. Nyt tarkastelua on tehty pääosin nykyisten matkustussuuntien pohjalta (Kuva 23). Nykyisellä lainsäädännöllä sote- ja terveystarpeiden asiointimatkoja on bussiyrittäjien mukaan kohdistunut varsin vähän joukkoliikenteeseen. Sen sijaan mm. uudet sote-alueet tulevat vaikuttamaan keskeisesti työmatkavirtoihin.

Kuva 23. Matkustustarpeet sosiaali- ja terveystarpeisiin kuntien näkemysten mukaan.

## Opiskelijoiden viikonloppumatkat

Tavoitteena on kotipaikkakunnalla viikonloppuisin kulkevien opiskelijoiden matkojen turvaaminen kysynnän mukaan. Minimitasona on yhteys rautatieasemalta tai kaukoliikenteen vuorolta kuntakeskukseen sunnuntai-iltana tai maanantaiaamuna sekä perjantai-iltana. Tavoitteena on järjestää tarvittava liityntäyhteys sopivalle asemalle tai kaukoliikenteen pysäkille, jos junaliikenne tai pitkämatkainen linja-autoliikenne ei ulotu omaan kuntaan. (Kuva 24).

## Matkailun ja vapaa-ajanmatkustus

Työssä selvitettiin myös matkailun ja vapaa-ajan matkustustarpeita. Näihin liittyen ei tunnistettu sellaisia säännöllisiä, ympärivuotisia tarpeita, jotka edellyttäisivät ELY-keskuksen järjestämää joukkoliikennettä. Julkisen liikenteen yhteyksiä matkailukohteisiin pidetään kuitenkin tärkeänä, ja osaltaan ELY-keskuksen joukkoliikennevuorot voivat palvella runkoliikenteenä, jolta esimerkiksi matkailuyritys järjestää kutsuliikennettä omaan kohteeseensa.

Kuntien väliset matkustustarpeet  
ELY-keskuksen toimivalta-alueella  
Opiskelijoiden viikonloppumatkat



Kuva 24. Opiskelijoiden viikonloppumatkat kuntien näkemysten mukaan.

## 5. Kehittämistarpeet

Joukkoliikenteen kehittämistarpeita on selvitetty kunnille osoitetulla kyselytutkimuksella, kuntien palvelutasotyöpajassa sekä liikennöitsijöiden ryhmähaastattelussa. Kehittämistarpeita on voinut tuoda esiin myös työn kommentointikierroksilla sekä lausuntokierroksella. Seuraavassa on esitetty työn aikana tunnistetut tärkeimmät kehittämistarpeet tai muut liikkumisen ongelmat kunnittain.

Kehittämistarpeissa korostuvat lippujärjestelmien yhteensopivuus ja matkaketjujen sujuminen. Erityisiä ongelmia aiheuttaa kaukoliikenteen verkon saavuttaminen, jos pysäkki sijaitsee päätiellä etäällä kuntakeskuksesta, eikä liityntäyhteyttä ole. Useat kunnat ovat nostaneet esille myös tarpeita yksittäisten juna- tai bussi- vuorojen lisäämiseen.

### **Akaa**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet ovat taajamien välisen liikennöinnin kehittäminen ja junaliikenteen tarjonnan parantaminen ensisijaisesti Tampereen suuntaan ja takaisin. Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa työmatkaliikenteessä Akaan ja Tampereen välillä.

### **Hämeenkyrö**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet ovat aikataulutiedotuksen parantaminen, lippujärjestelmän uudistaminen ja yhdenmukaistaminen kaupunkiseudun matkalippujen hinnoittelun kanssa.

Joukkoliikennetarjontaa tulisi kunnan näkemyksen mukaan parantaa reiteillä, joilla on aiemmin ollut ELY-keskuksen joukkoliikennevuoroja, jotka kunta joutuu nykyisin hankkimaan.

Hämeenkyrössä tärkeimmät pysäkkien kehittämistarpeet liittyvät pysäkkien selkeään varusteluun ja aikataulujen saamiseen pysäkeille. Mahdollisesti jatkossa tarvitaan uusia liityntäpysäköintipaikkoja. Kunnassa on useita tarpeettomia joukkoliikenteen pysäkkejä.

Lausunnossa todettiin, että liityntäpysäköintiin tulisi kiinnittää enemmän huomiota sekä keskustassa että Sasissa. Hämeenkyrö-kaupunkiseutu (vt 3) välinen palvelutasotavoite toivottiin nostettavaksi III-tasolle. Lisäksi Hämeenkyrö pitää välttämättömänä, että maakuntauudistuksessa joukkoliikenneviranomaisten alue-rajat määriteltäisiin tarkoituksenmukaisemmin ja siirryttäisiin yhden toimivaltaisen viranomaisen malliin.

### **Ikaalinen**

Kyrösjärven itäpuolisen liikenteen toivotaan pysyvän edes minimitasolla.

Lausunnossa todettiin, että solmupysäkkien turvallisen saavutettavuuden kehittämistoimet ovat kannatettavia. Saattopysäköinnille tulisi varata riittävästi tilaa henkilöautoille ja polkupyörille. Erityisesti valtatie nykyinen eteläpuolinen pysäkki edellyttäisi palvelutason nostamista. Lisäksi kaupunki pitää tärkeänä, että palvelutason määrittelyssä on huomioitu arkipäivisin tärkeä työssäkäynti-, asiointi- ja opiskelijaliikenne Tampereen suuntaan puolen tunnin vuorovälein, ja että jatkossakin turvataan hyvin oppilaskuljetusyhteyksien olemassaolo ja kehittäminen oppilaitosten tarpeisiin.

## **Juupajoki**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet ovat henkilöjunaliikenteen vuorotiheyden parantaminen, liityntäpysäköinti kantatiellä 58 ja kevyenliikenteen väylän jatko Korkeakosken taajamasta kantatielle. Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa yhteysväleillä Tampere-Mänttä-Vilppula-Tampere (lähijunaliikenteen vuorotiheys).

Kesällä liikennöi kolme vuoroparia Korkeakosken taajamasta ja junavuorot. Tarjonnan kokonaismäärä kuitenkin vähenee, kun kouluvuoden aikana liikennöivät bussivuorot eivät ole käytössä.

Yhteydet kantatien 58 varresta Korkeakosken taajamaan puuttuvat. Valtatien varresta on kahden kilometrin kävely kylälle. Pysäkki tulisi varustaa vähintään polkupyörien pysäköintimahdollisuudella. Kantatien 58 taajaman kohdan pysäkeille tarvitaan myös sadekatokset ja infotaulut.

Kantatien 58 varrella Juupajoen tienhaarassa olisi tarve kahdelle ”pikavuoro” pysäkille: Nesteen kohdalla ja Kytökorven risteyksessä. Nyt pysäkki on vain toisessa.

Junan pitäisi pysähtyä myös Lylyn taajamassa.

Opiskelijoiden yhteydet Hyytiälän metsä-asemalle (HYO), kantatien 66 varrella ovat tarpeellisia ja jatkossakin tarvitaan viikonloppuyhteydet Tampereelle ja Helsinkiin.

Lausunnon mukaan merkittävimmät seudulliset liikkumistarpeet on tunnistettu oikein, palvelutaso on määritetty oikein ja kehittämistoimenpiteet vastaavat kunnan näkemyksiä.

## **Kihniö**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet ovat yhteyksien turvaaminen lähimpiin kuntakeskuksiin. Jyväskylään ja Poriin suuntautuvan vuoron loppuminen kesäkuun 2016 alussa oli erittäin valitettava heikennys joukkoliikennepalveluihin. Kyseisten vuorojen uudelleen käyttöönottoa voitaisiin harkita, vaikka yhteistyössä kuntien kanssa. Kihniöllä olisi valmiutta vastata osasta kustannuksista.

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa Kihniö-Jyväskylä ja Kihniö-Pori yhteysväleillä ja erityisesti opiskelijoiden matkustustarpeet huomioon ottaen.

Kihniön lausunnon mukaan ihmisten ja tavaroiden liikkuminen maakunnan reuna-alueella joukkoliikenteen välityksellä on olematonta, eikä palvelutasossa ehdoteta siihen merkittävää parannusta. Kunnan mukaan joukkoliikennettä tulisi kehittää maakuntien yhteistyönä siten, että myös maankuntien reuna-alueiden asukkaat ja yritykset voisivat sitä hyödyntää. Lisäksi lausunnon mukaan on tärkeää, että matkustajaliikennettä Parkanon asemalla ei heikennetä, vaan kehitetään edelleen, ja poistuneet vuorot/pysähdykset otettaisiin uudelleen harkintaan.

## **Mänttä-Vilppula**

Keuruun ja Mänttä-Vilppulan tavoitteena on saada aluetta palvelevat junavuorot säilymään määrältään vähintään nykyisellä tasolla, sillä raideliikenne koetaan edelleen tärkeäksi. Asian tiimoilta on tehty kaksi raide liikenteen selvitystyötä.

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet liittyvät raideliikenteeseen, jonka vuoroja välillä Tampere-Orivesi-Vilppula-Kolho-Haapamäki, tai ainakin välillä Tampere-Orivesi-Vilppula tulee lisätä. Vuoroja tarvitaan työmatkaliikenteeseen, asiointimatkoihin ja opiskelijoiden liikkumiseen. Vuorot tulisi varmistaa vuosiksi eteenpäin niin, että epävarmuus yhteyksien säilymisestä poistuu. Aiemmin tehty suunnitelma kiskobussiliikenteestä Tampereelta Mänttään ja Mäntästä Tampereelle tulisi lisäksi saada toteutettua.

Kunnan lausunnon mukaan kiskobussiliikennettä tulisi kehittää niin, että Tampereelta saapuvat kiskobussit jatkaisivat Vilppulan asemalta Mänttään ja samaa reittiä takaisin. Mäntän ja Vilppulan välillä on nykyisin vain tavaraliikennettä. Kaupunki on halukas rakentamaan seisakkeen Mäntän taajamaan. Kiskobussiliikenne palvelisi matkustajia paremmin, mikäli se toimisi Mäntästä käsin, sillä bussit eivät nykyisin kulje Vilppulan rautatieaseman kautta eikä siellä siis tapahdu matkalinkitystä.

Joukkoliikenteen tarjontaa tulisi parantaa yhteysväleillä: Mänttä-Vilppula-Tampere työmatkaliikenteen, opiskelijoiden ja maahanmuuttajien matkojen sekä asiointiliikenteen vuoksi.

Eräille Jämsän puolelta Mänttä-Vilppulaan kulkeville peruskoululaisille matkustaminen on tullut kalliiksi, kun seutulippumahdollisuutta ei enää ole.

Pysäkeille tulisi saada säännestävät aikataulutiedot. Mäntän linja-autoaseman toiminnallisuutta tulisi vahvistaa, sillä tällä hetkellä Matkahuolto ja lipunmyynti ovat erillään. Nyt Mäntän linja-autoasemalta puuttuvat jopa aikataulutiedot, mutta tämä tilanne korjaantuu, kun uusi yritys aloittaa toiminnan. Vilppulan rautatieaseman odotusalueelta puuttuu nykyisin sadekatos, joka sinne tulisi saada.

## **Parkano**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet liittyvät yhteyksiin suuriin kaupunkeihin. Joukkoliikenne kaikkiin isompiin kaupunkeihin on ajettu alas. Poriin, Seinäjoelle sekä Jyväskylään ei ole yhteyksiä käytännössä lainkaan ja Tampereellekin erittäin vähän. Nämä kaikki ovat kehittämiskohteena.

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa yhteysväleillä:

- Parkano-Tampere: työssäkäynti-, opiskelu- ja asiointisuunta, liikennettä karsittu, viimeisimpänä junavuorojen karsinta.
- Parkano-Pori ja Parkano-Seinäjoki: työssäkäynti, opiskelusuuntia, joukkoliikennettä ei käytännössä ole lainkaan.

Lausunnossa kehittämiskohteeksi esitettiin lisäksi matkojen ketjuttamisen tehostaminen. Lisäksi aikatauluksissa tulisi huomioida Parkanon rautatieasema liityntäpysäkkinä. Lausunnossa toivottiin tarkennusta työmatkaliikenteen suuntautumiseen: Ikaalisten ja Tampereen suuntaan on kaupungin näkemyksen mukaan erittäin merkittävää. Lisäksi esitettiin, että toisen asteen opiskelumatkat tarpeisiin ja opiskelijoiden viikonloppumatkojen suunnaksi lisätään Seinäjoki. Porin suuntaan palvelutasoksi tulee lisätä vähintään VII-taso.

## **Punkalaidun**

Kunta asettaa etusijalle koulu- ja opiskelijaliikennettä palvelevat vuorot. Nykyisistä linja-autovuoroista ovat ensiarvoisen tärkeitä

- koulupäivinä 8.20 Huittinen-Punkalaidun
- koulupäivinä 15.30 Punkalaidun-Huittinen
- koulupäivinä 8.00 Urjala-Oriniemi-Punkalaidun
- koulupäivinä 15.10 Punkalaidun-Sastamala
- koulupäivinä 16.15 Sastamala-Punkalaidun



- M-P++ 7.15 Urjala-Punkalaidun-Sastamala
- M-P++ 14.00 Vammala-Punkalaidun-Urjala
- koulupäivinä 8.05 Vammala-Punkalaidun

Lisäksi merkitystä on vuoroilla, jotka palvelevat juna- tai pikavuoroliikenteeseen liittymistä Sastamalassa, Huittisissa tai Urjalassa. Opiskelijoiden kotipaikkaliikenteen kannalta toivottavia olisivat perjantain ja sunnuntain liityntävuorot esimerkiksi Huittisista.

Punkalaitumen antamassa lausunnossa ei todettu huomautettavaa raporttiin. Asiointi- ja työssäkäyntiliikenteen sekä opiskelijoita ja koululaisia palvelevan liikenteen kannalta on tärkeää, että vähintään nykyisen tasoiset joukkoliikenteen palvelut säilyvät kunnan alueella.

### **Pälkäne**

Tärkeimmät joukkoliikenteen kehittämiskohteet ovat joukkoliikenteen kehittäminen ja yhdysliikenne suurempiin asutuskeskuksiin sekä joukkoliikenne osana palvelua liittyen koulukuljetuksiin ja asiointiliikenteeseen kunnan sisällä. Näiden osalta nykytasoa on suhteellisen hyvä - se olisi vain turvattava!

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa yhteysväillä Rautajärvi-Pohja palvelemaan koulu- ja työmatkaliikennettä.

Kunnan lausunnon mukaan tiellä 322 Pälkäne-Luopioinen yhteysvälin palvelutasotavoite tulee nostaa luokkaan 6. Kunnan mukaan on välttämätöntä, että ELY rahoittaa edelleen kuntarajan ylittäviä matkustustarpeita. Reitit ja aikataulut on suunniteltava siten, että samat linjat palvelevat kunnan sisäistä liikennettä. Siirtymäajan liikennesopimuksille tulee saada jatkoa. Lausunnossa huomautettiin myös, että tulevaisuudessa mahdollisesti sote-uudistus vaikuttaa myös liikkumistarpeisiin.

### **Ruovesi**

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa. Teiskon tie ja Murole ovat ilman joukkoliikennepalveluja.

Keskiasteen oppilaitoksiin Mänttään ja Virroille tulee turvata meno-paluukuljetukset. Samoin turvattava yhteydet Orivedelle ja sieltä edelleen Jyväskylään.

Teiskontien varrella sijaitseva Kekkosen kylä ja Muroleen kylä ovat jääneet ilman joukkoliikennepalveluita linja-autojen siirryttyä ajamaan Oriveden kautta.

Nopeat suorat bussiliikenneyhteydet Tampereelle samoin yhteydet Helsinkiin ovat tärkeitä. Tampereelle tarvitaan suorat yhteydet ilman vaihtoja Orivedeltä. Pikavuoroliikenteessä (yhteydet Helsinkiin ja Helsingistä) tulisi turvata vähintään tämänhetkinen taso.

Kesäaikainen joukkoliikenne säilytettävä ainakin nykyisellä tasolla, joka sekään ei ole hyvä. Kesäaikana kunnassa on vilkasta matkailuliikennettä (reppureissaajat) Helvetinjärven kansallispuistoon.

### **Sastamala**

Joukkoliikenteen tärkeimmät kehittämistarpeet ovat liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen keskeisille vaihtopysäkeille ja lippujärjestelmän selkeyttäminen.

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa yhteysväillä Suodenniemi-Tampere, jossa ei ole tarjontaa lainkaan.

Lavia-Kiikoinen liikenteen säilyminen on tärkeää, koska Lavalta kulkee opiskelijoita Vammalaan. Samoin Punkalaitumelta tarvitaan jatkossakin yhteydet Vammalaan.

Kunnan sisäisessä liikenteessä joukkoliikenteen turvaaminen mahdollisuuksien mukaan entisistä kuntakeskuksista (Kiikoinen, Kiikka, Keikyä, Mouhijärvi, Suodenniemi) Sastamalan keskusta on tärkeää.

Sastamalan antaman lausunnon mukaan yhteydet entisistä kuntakeskuksista kaupungin keskusta ovat olennaisia. Valtatien 11 (Pori-Tampere) yhteystarpeet näyttävät jääneen raportissa liian vähäiselle huomiolle. Sastamalan kaupunki korostaa ELY-keskuksen ja tulevan maakuntahallinnon osallistumisen tärkeyttä edelleen merkittävällä osuudella joukkoliikenteen kustannuksiin. Lisäksi tiedottamiseen tulee panostaa riittävästi (nykyisen varsin hajanaisen järjestelmän sijasta). Ainakin osan linja-autovuoroista tulisi kulkea tietä 249 Keikyän ja Kiikan kautta Vammalaan.

## **Urkala**

Joukkoliikenteen tärkeimmät kehittämiskohteet liittyvät lippujärjestelmään. Työmatkaliikenteelle Tampereelle tarvitaan seutulippua korvaavaa järjestelmää (kuten seutulipun saaminen Forssan suuntaan).

Joukkoliikennetarjonnan nykytaso on turvattava.

Bussipysäkkien tilanne on aika hyvä. Pieniä korjauksia pysäkkien merkinnässä ja esim. aikataulujen esilläolossa olisi paikallaan tehdä. Uusia pysäkkejä tarvitaan ELY:n liikenteeseen esim. Halkivahantiellä ja Uudensalmantiellä, joista toisessa ei ole yhtään pysäkkiä ja toisessakaan käytännössä ei ollenkaan.

## **Valkeakoski**

Tärkeintä on säilyttää hyvä syöttöliikenne moottoritien, juna-asemien ja lentokentän suuntaan.

Poikittaisliikenne tulee turvata yhteysväleillä Urjala-Akaa-Valkeakoski, Pälkäne-Valkeakoski ja Kangasala-Valkeakoski jatkossakin. Koululaisten kulun varmistaminen Lotilaan ja kulttuuripolkutoiminnan mahdollistaminen ovat tärkeitä. Akaan, Urjalan ja Valkeakosken välillä yhteisen terveyskeskussairaalan myötä syntyy yhä enemmän työpaikka- ja asiointiliikennettä.

Keskusta-Sääksmäki-väli on kehittyvä alue, josta vuorot ovat harventuneet. Tarve on yksittäisille lisävuoroille tiettyinä aikoina kulttuuripolun (Voipaala) saatavuuden turvaamiseksi.

Pysäkkien kehittämistarpeet liittyvät katosten saamiseen. Linja-autoaseman uusiminen olisi ajankohtaista. Nykyiset pikavuoropysäkit ovat tärkeitä säilyttää esim. Valkeakoski-Helsinki-välillä.

Kaupungin lausunnon mukaan liikkumistarpeiden arvioinnissa tulee huomioida sote- ja maakuntauudistuksen myötä lisääntyvä palveluiden keskittyminen. Huomioitava on myös Etelä-Pirkanmaan kuntien yhteisen terveyskeskussairaalan myötä kasvava työpaikka- ja asiointiliikenne Etelä-Pirkanmaan kuntien välillä. Palvelutasotavoitteissa tulee huomioida väestön ikääntymisestä johtuva esteettömien liikennepalveluiden tarpeen kasvu. Sivistystoimi haluaa nostaa kehittämiskohteeksi Akaa(/Urjala) - Valkeakoski välisen linja-autoliikenteen, joka ei palvele Akaan ja Urjalan opiskelijoita, jotka siirtyvät Tampereen ja Hämeenlinnan suuntaan. Kehittämistarpeissa erityisesti Tampereelle suuntautuvan liikenteen turvaaminen ja seutulippua korvaavan järjestelmän luominen ovat ensimmäisellä sijalla. Tärkein kehittämistoimenpide joukkoliikenteen näkökulmasta on rahoituksen selkeyttäminen.

## **Virrat**

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa, jotta toisen asteen opiskelijoiden mahdollisuudet opiskella Virroilla paremmin mahdollistuisivat. Opiskelijoiden kulkemista tulisi helpottaa esimerkiksi Tredun Virtain toimipisteeseen sekä Virtain lähialueelle opiskelijoiden työssäoppimispaikkoihin. Opiskeluyhteyksiä tulisi parantaa ensisijaisesti Ruovesi-Virrat ja Virrat-Alavus (Tuuri) yhteysväleillä, koska näistä suunnista olisi tulossa oppilaita, mutta joukkoliikenne ei kulje. Lisäksi opiskeluyhteyksiä tulisi parantaa yhteysväleillä Parkano-Kihniö-Virrat ja Virrat-Ähtäri.

Joukkoliikennetarjontaa tulisi parantaa myös yhteysväleillä Ruovesi-Tampere, Virrat-Seinäjoki, Keuruu-Jyväskylä ja Virrat-Parkanon asema.

Yhteyksiä Parkanon rautatieasemalle tulee kehittää. Kunnasta on jatkuvasti vähennetty joukkoliikennevuoroja, jotka ovat elintärkeitä paikkakunnalla opiskeleville toisen asteen opiskelijoille ja myös lukiokoulutukselle.

Linja-autoasemalle tulee löytää uusi paikka.

Kunnassa koetaan, että joukkoliikenteen väheneminen viime vuosina on yksi merkittävä asia, joka kurjistaa reuna-alueita ja pakottaa etenkin nuoria opiskelijoita muuttamaan lähemmäs opiskelupaikkoja. Tavoitteena tulee olla, että nuorten ei tarvitse lähteä joukkoliikenteen puuttumisen vuoksi muualle, elleivät he muutoin sitä haluaisi.

Virtain lausunnon mukaan Parkanon rautatieasema on lähin ja tärkein junaliikenteen solmukohta ja on tärkeää, että matkustajaliikennettä ei heikennetä, vaan sitä kehitetään edelleen. Lisäksi lausunnossa huomautettiin, että raportin valmistelun aikana on lukio- ja ammatillisen koulutuksen oppilaitokset siirtyneet yhteisiin toimitiloihin ja ammatillisen koulutuksen oppilasmäärä Tredun Virtain toimipisteessä on lisääntynyt 45 opiskelijalla. Suuntaus näyttäisi olevan edelleen kasvava lukio- ja ammattioppilaitoksen opiskelijoiden osalta. Tämä lisää entisestään joukkoliikenteen tarvetta etenkin Parkano-Virrat, Virrat-Ruovesi, Virrat-Alavus, Virrat-Ähtäri ja Virrat-Keuruu reiteillä, ja kaupunki pyytää jatkotyössä tämän erityisesti huomioimaan.

## 6. Palvelutaso

### 6.1.Liikennetarjonnan palvelutaso

Palvelutaso on määritetty Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueelle, kuntakeskusten välisille yhteyksille sekä muiden suurimpien taajamien yhteyksille. Palvelutasotavoitteet koskevat kaikkea joukkoliikennettä, sekä bussiliikennettä että junaliikennettä. Taajamista ovat lähtökohtaisesti mukana Pirkanmaan palveluverkko 2040 -selityksen Pirkanmaan nykytilan keskusverkon kohteet (paikalliskeskukset ja pienet paikalliskeskukset), joissa on koettu olevan potentiaalia toimivan joukkoliikenteen järjestämiselle ja joissa on asukkaita yli 650. Asukasmäärä perustuu Liikenneviraston joukkoliikenteen palvelutaso-ohjeeseen.

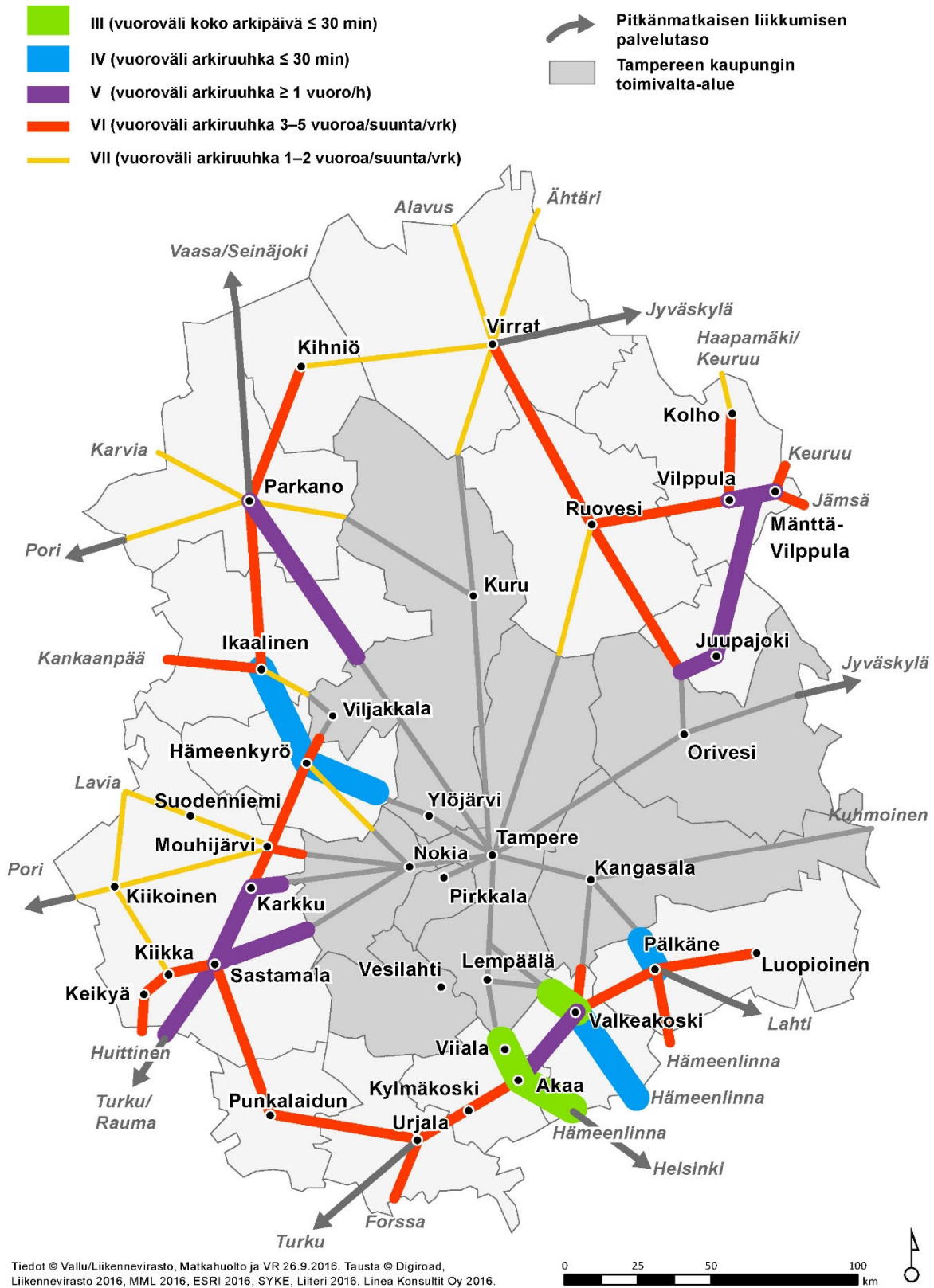
Palvelutasomäärittelyssä käytetty luokitus noudattaa Liikenneviraston ohjeistusta (31/2015). Palvelutaso pyritään toteuttamaan talviarkipäivisin. Viikonloppuisin ja kesällä voidaan joustaa tavoitteiden toteutumisessa. Taulukossa 8 on esitetty palvelutasoluokat ja määrälliset tavoitteet. Määrittävät kriteerit on esitetty lihavoidulla tekstillä ja tummemmalla taustalla. Pirkanmaalla on käytetty palvelutasoluokkia III-VII. Joukkoliikenteen palvelutaso on määritetty lähelle nykytasoa. (Kuva 25).

Palvelutason määrittelyssä on sovellettu Liikenneviraston palvelutaso-ohjetta (31/2015). ELY-keskusten joukkoliikenteen peruspalvelutasoluokkana on alin luokka, luokka 7, joka turvaa vain kaikista välttämättömimmät koulu-, työmatka- ja asiointiyhteydet. Arvioitaessa potentiaalista asiakaspohjaa ja samalla peruspalvelutasoluokan tarvetta, voidaan Liikenneviraston palvelutaso-ohjeen mukaan apuna käyttää seuraavia numeerisia kriteerejä: kunnan rajat ylittävien pendelöijien lukumäärä vähintään 250, toisessa kunnassa käyvien toisen asteen opiskelijoiden lukumäärä vähintään 25, asiointiyhteys keskuskaupunkiin taajamasta, jonka asukasluku vähintään 650 asukasta; sekä lakisääteiset kuljetukset tai keskeiset liityntäyhteydet joukkoliikenteen verkkoon muodostavat merkittävän, mieluiten todettuun matkustukseen perustuvan asiakaspotentiaalin. Pirkanmaalla palvelutaso-ohjeessa esitetyt kriteerit on katsottu liian korkeiksi, ja kriteerinä on pidetty 100 pendelöijän ja noin kymmenen toisen asteen opiskelijan rajaa.

Taulukko 8. Talviliikenteen määrälliset palvelutasotekijät Liikenneviraston ohjeen 31/2015 mukaisesti.

TALVI-LIIKENNE	Soveltamis-aika	II	III	IV	V	VI	VII
Liikennöintiaika	Ma-to	6.00-22.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-/8.00-17.00	8.00-16.00
	Pe	6.00-23.30	7.00-21.30	7.00-20.00	7.00-18.00	7.00-/8.00-17.00	8.00-16.00
	La	7.00-23.30	9.00-21.30	9.00-18.00	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	9.00-21.30	11.00-18.30	12.00-17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≤ 15 min	≤ 30 min	≤ 30 min	≥ 1 vuoro tunnissa	3-5 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1-2 vuoroa/ suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9-14	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		
	Arjen varhaisilta klo 18-20	≤ 20 min	≤ 30 min	≤ 60 min	-	-	-
	Lauantaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1-4 vuoroa/ suunta/vrk	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	Sunnuntaisin	≤ 30 min	≤ 60 min	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	0-2 vuoroa/ suunta/vrk	-
	Varhaisaamu ja myöhäisilta (kaikki päivät)	≤ 60 min		-	-	-	-
	Yöliikenne	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa		-	-	-	-
Kävelyetäisyys pysäkillä		≤ 500 m	≤ 800 m	-	-	-	-

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen joukkoliikenteen palvelutasoehdotus



Kuva 25. Joukkoliikenteen palvelutasotavoite 2017-2019. Palvelutasotavoitteet koskevat sekä bussiliikennettä että junaliikennettä.

Kaukoliikenteen (sis. junaliikenne) palvelutason määrittely kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle. Kaukoliikenteen palvelut tuotetaan markkinaehtoisena liikenteenä. Tässä Pirkanmaan ELY-keskuksen palvelutasomäärittelyssä ei ole otettu kantaa kaukoliikenteen vuorojen tarjonnan määrään, mutta on osoitettu suunnat, joissa oletetaan olevan pikamatkaista joukkoliikennettä. Esitetyt palvelutasotavoitteet koskevat siten kaikkea joukkoliikennettä, sekä bussiliikennettä että junaliikennettä.

## Palvelutasoehdotuksen vertailu nykytilaan

Pirkanmaan liikennetarjontaa on tarkasteltu noin 40 yhteysväلیلä eli kaikilla yhteysväleillä, joille on asetettu palvelutasotavoite. Asetettu palvelutaso pääosin toteutuu. Muutamissa yhteysväleillä on joitain vuorojen lisästarpeita, jos palvelutaso halutaan tarkkaan ottaen toteuttaa. Vuorojen lisästarpeita suhteessa palvelutasoon on Ruoveden sekä Juupajoen ja Mänttä-Vilppulan välillä, Hämeenkyrön ja Nokian välillä, Valkeakosken ja Kangasalan välillä sekä Sastamalan (sisäisissä) yhteyksissä.

## Lausuntojen vaikutus palvelutasoehdotukseen

Kuntien lausuntokierroksella saatiin muutosehdotuksia ehdotettuun joukkoliikenteen palvelutasoon. Muutosehdotuksiin on reagoitu yhteysväleillä seuraavasti. (Taulukko 9).

Taulukko 9. Lausuntokierroksella saadut muutosehdotukset palvelutasoon.

Yhteysväli ja palvelutasoluokka	Muutosesitys palvelutasoluokkaan	Toimenpide ja perustelut
Hämeenkyrö-kaupunkiseutu (vt 3), IV	Palvelutason nosto luokkaan III	Ehdotettu palvelutasoluokka vaatisi runsaasti lisäliikennettä ja -rahoitusta. Palvelutasoa ei ainakaan vielä tässä vaiheessa nosteta. Esitetyt perustelut palvelutason nostamiseksi koskevat vuoden 2019 jälkeistä aikaa. Tämän palvelutasomäärittelyn aikajänne on 2017-2019.
Parkano-Pori, ei palvelutasotavoitetta, yhteystarve tunnistettu	Palvelutasoluokaksi VII	Esitetään perusyhteystarve (luokka VII) maakuntarajalle asti.
Lempäälä-Valkeakoski, III (Tampereen kaupungin toimivalta-alueelle)	Tulisi tavoitella 3-5 vuoroa/suunta/vrk (VI)	Yhteys lisättiin. Tampereen kaupunki kuitenkin määrittää palvelutason omalla alueellaan.
Ruovesi-Teisko-Tampere, VI	Yhteydet on järjestetty Oriveden kautta. Jos yhteyksiä halutaan järjestää, voi se tapahtua nykyisten sopimusten päättyä tai mahdollisina yhteyksinä.	Esitetään perusyhteystarve (luokka VII).
Hämeenkyrö-Nokia, VII	Yhteydet ovat toteutuneet määritetyllä tasolla vuoteen 2016 asti. Tampere on kilpailuttanut Nokia länsiosien liikenteen Siuroon päättyvänä. Jos yhteysvälin yhteyksiä halutaan järjestää, voi se käytännössä tapahtua nykyisten sopimusten päättyä tai mahdollisina yhteyksinä.	Säilytetään palvelutasotavoite VII-luokassa.
Pälkäne-Luopioinen (tie 322), VII	Palvelutasoluokaksi VI	Nostettiin VI-tasolle. Yhteysväli on kunnan sisäistä liikennettä, jossa kunta ensisijaisesti vastaa kustannuksista.
Mänttä-Vilppula-Jämsä, ei palvelutasotavoitetta	Tulisi lisätä Vilppulasta ja Mäntästä Jämsään VI-taso.	Palvelutasotavoite lisätty yhteysväleille.



## 6.2.Laadulliset palvelutasotavoitteet

### Täsmällisyys, luotettavuus, lippujärjestelmä, kalusto

Laadulliset palvelutasotekijät kuvaavat matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä, joita ei voida täsmällisesti mitata. Liikennevirasto on palvelutaso-ohjeessaan (31/2015) määrittänyt alueellisen joukkoliikenteen laadullisille palvelutasotekijöille suosituksia. Seuraavassa taulukossa (taulukko 10) on esitetty Liikenneviraston suosittelemat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen.

Taulukko 10. Liikenneviraston suosittelemat laadulliset palvelutasotekijät kriteereineen (31/2015).

Kriteeri	I	II	III	IV	V	VI	VII
Täsmällisyys/ Luotettavuus	Sitovia ajantasauspysäkkejä, häiriötiedotus				Sitovia ajantasauspysäkkejä		
Informaatio	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulunäytöt terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut, pysäkkiaikataulut		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä		Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut, aikataulut tärkeimmillä pysäkeillä	Yhtenäinen aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut	
Lippujärjestelmä	Monipuolinen yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla					Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla	
Kalusto							
Linjaston selkeys	Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, runkolinjasto, vakiominuuttiaikataulut		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakiominuuttiaikataulut		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus		Helposti hahmotettavat reitit, yksilöivät linjatunnus tekstinä
Vaihdollisuus	Suora yhteys keskustaan tai liityntäyhteys raideliikenteeseen		Yhteys keskustaan voi olla vaihdollinen, jos vaihtoyhteys runkolinjaan		Yhteys keskuskaupunkiin voi olla vaihdollinen		
Peruskoulumatkojen vaihdollisuus	Yhteydet kunnan osoittamaan lähikouluun ovat joko vaihdottomia tai voivat sisältää järjestetyn vaihdon.						
Matka-aika	Ruuhka-aikana korkeintaan 1,3 kertaa henkilöauton matka-aika (tai polkupyörä kaukoliikenteessä)		Korkeampaa matkanopeutta tavoitellaan etuusjärjestelyille ja linjatoratkaisuilla		Ei matka-aikatavoitteita		
Infrastruktuuri	Ruuhkautumisen mukaan kaista- ja liikennevaloetuisuuksia sekä pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita				Vain pysäkkijärjestelyihin liittyviä tavoitteita		

**Tiedot** joukkoliikenteen reiteistä ja aikatauluista tulee jatkossa olla saatavissa Internetistä yhdestä lähteestä. Linkit aikatauluihin tulee olla helposti löydettävissä vähintään kuntien Internet-sivuilta ja mobiilisti. Liikennepalvelulain myötä tiedottamisen merkitys korostuu. Uusia liikennepalveluja voi syntyä nopeastikin ja vanhoja lakata, mikä lisää tarvetta päivittää ja jakaa aikataulutietoa. Markkinaehtoisessa liikenteessä ja käyttöoikeussopimusliikenteessä tiedottamisesta vastaavat liikennöitsijät. Tiedottamisen lisäksi liikennepalveluiden houkuttelevuutta tulisi lisätä markkinoimalla.

Ajantasaista tiedottamista pyritään lisäämään mm. myöhässä oleviin vuoroihin liittyvän tiedottamisen osalta. Tulevaisuudessa tavoitteena on hyödyntää reaaliaikaista autojen sijaintitietoa tuottavaa GPS-dataa. Sijaintitiedon avulla voitaisiin tuottaa tietoa myöhässä olevien linja-autojen todellisesta sijainnista, jolloin matkustajan olisi helppo itse arvioida saapumisaika. Tieto voidaan saada matkustajien mobiililaitteisiin esimerkiksi Matka.fi -palvelun seuraajaksi kehitetyllä palvelulla (kansallinen reittiopas).

Uusia aikataulupalveluja syntyy koko ajan lisää, eikä paperisten yhdistelyaikataulujen laatiminen ole enää välttämätöntä. Yritykset voivat kuitenkin julkaista ja jakaa asiakkaille omia aikataulujaan osana joukkoliikenteen markkinointia.

**Yhteentoimivat lippujärjestelmät** on tavoitteena kaikissa palvelutasoluokissa koko matkaketjulla. Suurin osa Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen pendelöinnistä suuntautuu Tampereen seudulle, joten matkalippu-

jen tulisi toimia yhteen Tampereen seudun lippujen kanssa. Tavoitteena ovat sujuvat matkaketjut ja yhteen toimivat lippujärjestelmät koko matkaketjulla. Tavoitteena on yhteentoimivat liput, jossa vaihto-oikeus toimii eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä. Monipuolinen ja selkeä lippujärjestelmä on kilpailuetu. Myös lippujen hinnoittelulla on selkeä vaikutus joukkoliikenteen houkuttelevuuteen, minkä vuoksi hintatason tulisi olla edullinen.

ELY-keskuksen vaikutusmahdollisuudet lippujärjestelmiin ovat kuitenkin vähäiset. Pirkanmaan ELY-keskus toivoo, että alueelle syntyy uusia palveluntarjoajia ja -ratkaisuja myös markkinaehtoisien liikenteen yhteen toimiviksi lippu- ja maksujärjestelmiksi.

**Kalustovaatimukset** määritellään PSA-liikenteen osalta aina yksityiskohtaisesti kilpailuttamisasiakirjoissa, joita pyritään yhtenäistämään joukkoliikennetoimijoiden yhteistyönä. Liikenneturvallisuuden vuoksi kaikille matkustajille pitäisi olla istumapaikka, kun liikennöidään osuuksia, joilla nopeudet ovat korkeita. Hiljaisilla alueilla tulee tarpeen mukaan harkita esteetöntä kalustoa, jolloin soten ja joukkoliikenteen tarpeita voitaisiin osin hoitaa samalla kalustolla. Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei voi asettaa kalustovaatimuksia, vaan niissä noudatetaan voimassa olevaa lainsäädäntöä.

Hiljaisen kysynnän alueiden liikennepalveluissa tavoitteena ovat monipuoliset, tarkoitukseen sopivat kalustoratkaisut pienkalustoineen ja esteettömyys huomioiden. Tällöin eri toimijoiden (kunnat, Kela) matkoja pystyttäisiin tehokkaammin yhdistämään samaan kalustoon. Väestön ikääntymisen myötä esteettömien liikennepalveluiden tarve tulee kasvamaan. Esteettömyys tulisi huomioida erityisesti kuntakeskuksissa ja niiden läheisyydessä järjestettävässä asiointi- ja palveluliikenteessä. Asiointi suuntautuu pääosin omaan kuntakeskukseen.

## Pysäkkien palvelutaso



Liikenneviraston palvelutaso-ohjeessa todetaan, että osana joukkoliikenteen palvelutason määrittelyä määritetään alueen terminaalit ja solmupysäkit ja esitetään näille laatuvaatimukset. Haasteena on, että yhä useammin kaukoliikenteen pysähtymispaikka on jossain muualla kuin tarkoitusta varten rakennetulla pysäkillä. Toinen haaste on pysähtymistiheyden harveneminen ja liityntäyhteyksien puuttuminen taajamista etäällä sijaitseville pysäkeille. Toteuttamalla ja ylläpitämällä korkeatasoisia, oikein sijoitettuja solmupysäkkejä voidaan houkutella myös markkinaehtoisia liikennettä hyödyntämään virallisia solmupysäkkejä.

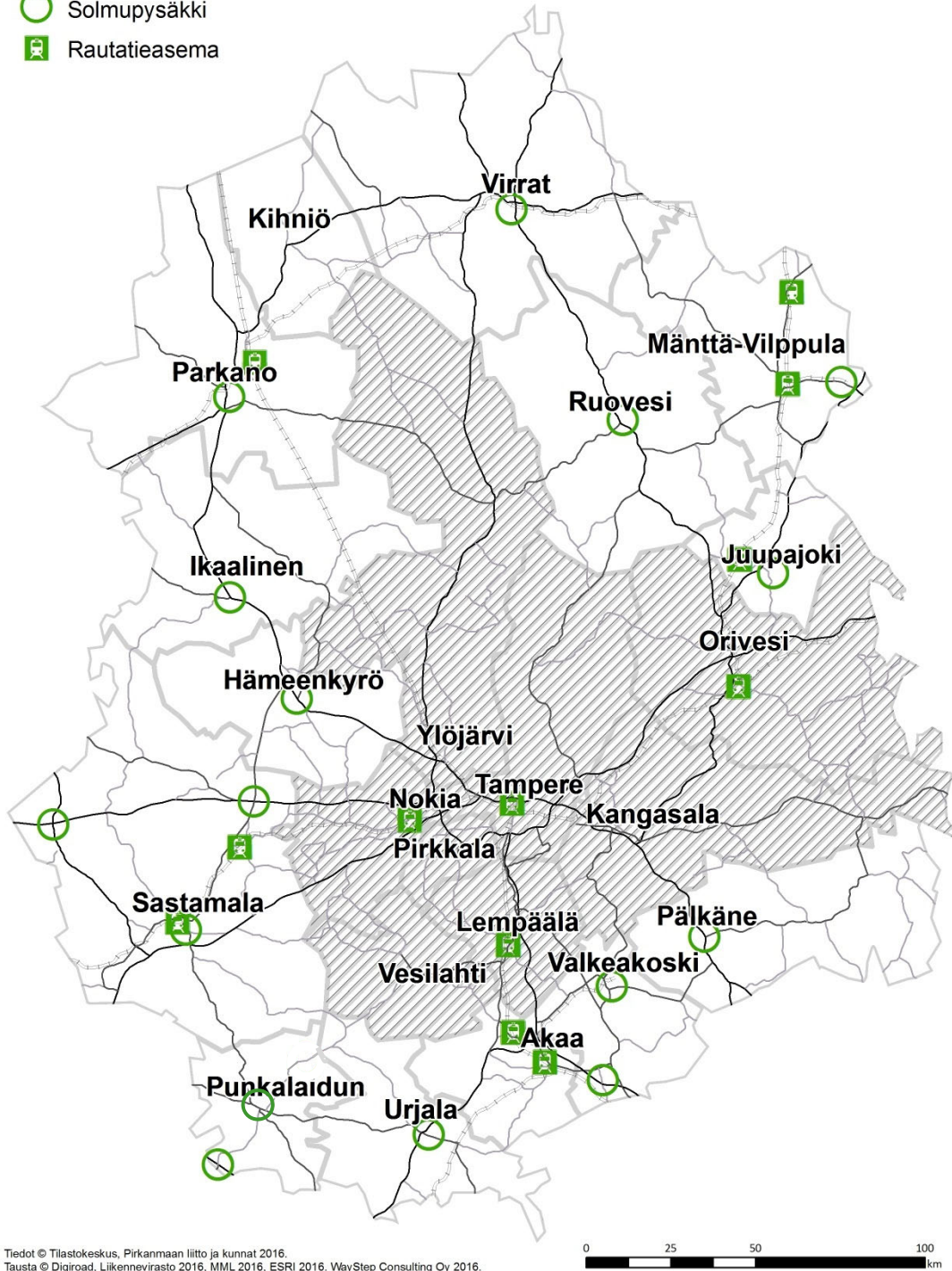
### Kehitettävät pysäkit

Pirkanmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueen tärkeimmät kehitettävät pysäkit on tunnistettu tässä työssä kuntien asiantuntemuksen pohjalta sekä aiemmista selvityksistä (Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvitys 2012 sekä Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pirkanmaalla, kehittämissuunnitelma, 2014). Asiasta haastateltiin myös alueen yrityksiä, mutta yritykset eivät olleet tässä vaiheessa halukkaita nimeämään kehitettäviä pysäkkejä. Kuvassa 26 on esitetty yhteenveto tärkeimmistä kehitettävistä solmupysäkeistä Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueella.

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella asuville tärkeitä vaihto-/liityntäpaikkoja ovat myös Huittisten ja Forsan linja-autoasemat sekä useat Tampereen kaupungin toimivalta-alueella sijaitsevat pysäkit.

**Joukkoliikenteen solmupysäkit Pirkanmaan  
ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueella**

-  Solmupysäkki
-  Rautatieasema



Tiedot © Tilastokeskus, Pirkanmaan liitto ja kunnat 2016.  
Tausta © Digiroad, Liikennevirasto 2016, MML 2016, ESRI 2016, WayStep Consulting Oy 2016.

Kuva 26. Pirkanmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen toimivalta-alueen alueen tärkeimmät kehitettävät pysäkit.

Työn aikana kyselytutkimuksessa ja kirjallisuusselvityksessä sekä kuntatyöpajassa on noussut esille seuraavia pysäkkien kehittämistarpeita:

- Hämeenkyrössä tärkeimmät nykyisten pysäkkien kehittämistarpeet liittyvät pysäkkien selkeään varusteluun ja aikataulujen saamiseen pysäkeille. Härkikujan (S-market) pysäkkiä on tavoitteena kehittää paikallisesti merkittävänä liityntäpysäkkinä. Mahdollisesti jatkossa tarvitaan uusia liityntäpysäköintipaikkoja. Kunnassa on useita tarpeettomia joukkoliikenteen pysäkkejä.

- Juupajoella kantatien 58 varrella Juupajoen tienhaarassa on tarve kahdelle ”pikavuoro”pysäkillä: Nes-teen kohdalla ja Kytökorven risteyksessä. Yhteydet kantatien 58 varresta Korkeakosken taajamaan puut-tuvat. Valtatien varresta on 2 km kävely kylälle. Pysäkki tulisi varustaa vähintään polkupyörien pysäköin-timahdollisuudella. Kantatien 58 taajaman kohdan pysäkeille tarvitaan myös sadekatokset ja infotaulut.
- Mänttä-Vilppulassa pysäkeille tulisi saada säänkestävät aikataulutiedot niistä vuoroista, joiden kyytiin kultakin pysäkiltä pääsee. Tällä hetkellä jopa Mäntän linja-autoasemalta puuttuvat aikataulutiedot, koska Matkahuolto ei toimi siellä. Liityntäyhteydet Mäntän linja-autoaseman ja Vilppulan aseman välillä tulee järjestää kysyntää vastaavina.
- Sastamalassa tärkeimmät pysäkkien kehittämistarpeet ovat liityntäpysäköinnin kehittäminen ja katosten saaminen tärkeimmille pysäkeille. Kehitettäviä pysäkkejä ovat ainakin valtatiellä 11 Kiikoinen (ABC) ja Häijään pysäkki, valtatiellä 12 Äetsän ja Kiikan tienhaarojen pysäkit sekä Vammalan linja-autoasema. Kunnassa on runsaasti myös tarpeettomia joukkoliikenteen pysäkkejä.
- Urjalassa pysäkkien tilanne on aika hyvä. Pieniä korjaustarpeita on kuitenkin pysäköinnin merkinnässä ja esim. aikataulujen esilläolossa. Urjalan linja-autoasemaa kehitetään paikallisesti merkittävänä liityntä-pysäköintipaikkana. Uusia pysäkkejä tarvitaan ELY-keskuksen liikenteeseen esim. Halkivahantiellä ja Uudensalmenttiellä, joista toisessa ei ole yhtään pysäkkiä ja toisessakaan käytännössä ei ollenkaan. Vaaratilanteet ovat päivittäin mahdollisia ja jopa todennäköisiä. Tarpeettomat pysäkit on jo poistettu.
- Valkeakoskella pysäkkien kehittämistarpeet liittyvät katosten saamiseen. Linja-autoaseman uusiminen olisi ajankohtaista. Valtatien 3 pysäkkiä Jutikkalan kohdalla kehitetään paikallisesti merkittävänä liityntä-pysäkinä.
- Paikallisesti merkittäviä liityntäpysäkkeinä kehitetään myös Parkanon, Pälkäneen, Ruoveden ja Virtain keskus pysäkkejä/linja-autoasemia.
- Urjalan eritasoliittymästä pysäkit puuttuvat. Pysäkkien toteuttaminen on tarpeellista, että jotta markki-naehtoisien liikenteen nopeat vuorot saadaan hallitusti ja keskitetysti pysähtymään Urjalan kohdalla sil-loinkin, kun ne eivät koukkaa Urjalan linja-autoasemalle.

Jatkossa pysäkkidatan kehittyessä tavoitteena on pysäkkien tarkempi luokittelu käyttäjämäärien perus-teella.

## **Pysäkkien palvelutaso**

Pysäkkien palvelutasoon voidaan vaikuttaa pysäkkien ja pysäkkiympäristön varustelulla ja niiden hoidolla sekä kunnossapidolla ja pysäkkiyhteyksillä. Palvelutasotavoitteet määritetään tavoitteellisina seuraaville palvelutasotekijöille: odottelun mukavuus, informaatio, maksaminen ja asiakaspalvelu, saavutettavuus sekä turvallisuus. Kukin palvelutasotekijä muodostuu useista osatekijöistä, jotka liittyvät esimerkiksi pysäkkien varustukseen, pysäkkiympäristöön, pysäkki-informaatioon sekä saatto- ja liityntäpysäköintiin. Palveluta-soehdotukset kuvaavat laatutasoa, johon kullakin pysäkillä pyritään käytettävissä olevat rahoitusresurssit huomioon ottaen.

Tavoitteena on, että terminaaleihin ja solmupysäkeille pääsee helposti ja turvallisesti kaikissa keliolosuh-teissa linja-autojen liikennöintiäikaan, talvihoito on korkeatasoista ja toimenpideaika lyhyt. Pysäkillä odottelu on turvallista ja viihtyisää aina linja-autojen liikennöintiäikaan. Pysäkkialue ja pysäkin ympäristö ovat siistit ja informaatio saatavilla. Katokset ovat ehjiä ja siistejä. Ylläpito tarvittaessa päivittäin. Yhteistyömahdollisuu-det ovat mainosyritysten kanssa.

Liityntäpysäkeillä erityistä huomiota tulee kiinnittää liityntäpysäköinti-informaatioon. Tieto liityntäpysäköinti-paikoista tulee koota helposti saavutettavaksi yhteen muun joukkoliikenneinformaation kanssa. Liityntä-pysäköintipaikkojen opastus ja viitoitus alueille tulee toteuttaa kaikilla virallisilla liityntäpysäköintialueilla. Py-säkillä tulee toteuttaa myös laadukas pyöräpysäköinti.

**Solmupysäkit** sijaitsevat keskeisesti liikennejärjestelmän tärkeimmissä solmukohdissa ja niillä on paljon tai kohtuullisesti käyttäjiä, sekä säännöllisesti että satunnaisesti matkustavia. Taulukossa 11 on esitetty solmupysäkkien tavoiteltava palveluvarustus.

Taulukko 11. Solmupysäkkien tavoitteellinen palveluvarustus.

Odottelun mukavuus	Informaatio, maksaminen, asiakaspalvelu	Saavutettavuus	Turvallisuus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sääsuoja, pysäkkikatos</li> <li>• Istumapaikka</li> <li>• Roskakori</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pysäkkimerkki</li> <li>• Pysäkin nimikilpi</li> <li>• Matkustajatunnus tai QR-koodi</li> <li>• Linjakilpi</li> <li>• Aikataulukehikko, aikataulut</li> <li>• Pysäkkikohtainen (ohitus)aikataulu</li> <li>• Ajantasainen informaatio saapuvasta liikenteestä (pysäkillä/mobiilisti)</li> <li>• Opastus pysäkillä/pysäkiltä (tarvittaessa)</li> <li>• Maksutapaan ja hintaan liittyvä tieto, tariffitunnus tms. *)</li> <li>• Palautemahdollisuus, palautteiden käsittely *)</li> <li>• Tieto vastuuviranomaisesta*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liityntäpysäköinti</li> <li>• Pyöräpysäköinti</li> <li>• Saattopysäköinti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunnossapito</li> <li>• Valaistus</li> <li>• Korotettu pysäkkialue</li> <li>• Heijastinnauha</li> </ul>

\*) esim. numerotunnisteen tai QR-koodin avulla.

## 7. Mitä palvelutason toteutuminen edellyttää?

### 7.1. Lippujärjestelmät ja tiedottaminen

Joukkoliikenteen palvelutason kannalta tärkeimmät kehittämiskohteet ovat lippujärjestelmän ja tiedottamisen kehittäminen. Tavoitteena on yhteentoimivat lippujärjestelmät kaikkeen alueen joukkoliikenteeseen. Kausilipuilla matkustavat ovat sitoutuneimpia joukkoliikenteen käyttäjiä. MaaS-uudistukset (Mobility as a Service) tuovat vähitellen uusia ja joustavia keinoja yhdistellä ja maksaa liikennepalveluja. Toistaiseksi alueella tarvitaan kuitenkin joukkoliikenteen yhteentoimivat kausiliput tai muut vastaavat maksujärjestelmät, jolla voi matkustaa kaikissa alueen bussivuoroissa. Tavoitteena on yhdessä eri osapuolten kanssa kehittää lippujärjestelmää ELY-liikenteessä yhteensopivaksi Tampereen kaupunkiseudun lippujärjestelmän kanssa.

Tavoitteena on, että kaikki joukkoliikennettä koskeva tieto on saatavissa yhdestä lähteestä ja mobiilisti riippumatta liikenteen järjestäjätahosta. Tietopalvelujen toivotaan kehittyvän uusien palveluntarjoajien myötä ja avoimien rajapintojen kautta.

Lippu- ja maksujärjestelmän yhteentoimivuutta ja tiedottamista pidetään liikennetarjonnan kehittämistäkin tärkeämpinä tavoitteina. Näihin tähtäävät toimenpiteet tarkentuvat myöhemmin osana muuta joukkoliikenteen uudistamista.

### 7.2. Liikennetarjonnan kehittäminen

Valkeakosken ja Tampereen sekä Toijalan ja Tampereen välillä tavoitellaan joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattamista. Myös Ikaalisten ja Tampereen, Vammalan ja Tampereen sekä Pälkäneen ja Tampereen välillä tavoitellaan erinomaista joukkoliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista. Muilla yhteysväleillä liikenteen kehittämisen painopiste on toisen asteen opiskelijoiden matkojen turvaamisessa sekä matkaketjujen sujuvoittamisessa.

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella joukkoliikenteen palvelutaso tukeutuu vahvasti junaliikenteeseen Parkanon, Toijalan, Sastamalan sekä Mänttä-Vilppulan suunnissa. Junavuorojen tarjonnan ylläpitäminen on palvelutason säilyttämisen kannalta keskeistä.

Jatkossa liikennetarjonnan yhteissuunnittelua Tampereen seudun kanssa on tavoitteena tiivistää entisestään. Pirkanmaan ELY-keskuksen alueen joukkoliikennettä on tarpeen kehittää kokonaisvaltaisena järjestelmänä, jossa myös vaihdollisilla yhteyksillä pystytään tarjoamaan hyvää palvelutasoa.

Määritetty liikennetarjonnan palvelutaso on tavoitteellinen. Tarjonta elää markkinaehtoisien liikenteen muutosten ja siirtymäaikana siirtymäajan liikennöintisopimuksilla ajettavien vuorojen muutosten mukaan. Palvelutaso on määritetty lähelle nykytilaa, eikä suuria muutoksia ole tarpeen tehdä vielä lähivuosina. Suunnitelmassa on luvussa 5 esitetty liikennetarjonnan kehittämistarpeita. Lisäksi tausta-aineistona on tuotettu yhteysvälikohtainen analyysi, jossa on tarkasteltu määritetyn palvelutason toteutumista. Palvelutason toteuttamisessa otetaan huomioon palvelujen kysyntä.



### 7.3. Matkaketjut ja pysäkkien saavuttaminen

Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella hyvä junavuorojen ja nopeiden, pitkämatkaisten linja-autovuorojen tarjonta luovat pohjan joukkoliikenteen hyvälle palvelutasolle. Liityntäyhteyksien, liityntäpysäkkipaikkojen ja solmupysäkkien kehittäminen sekä aikataulujen yhteensovittaminen ovat avainasemassa matkaketjujen sujuvoittamisessa tiedottamisen ja yhteentoimivien lippujärjestelmien lisäksi.

Haasteena on, että yhä useammin kaukoliikenteen pysähtymispaikka on jossain muualla kuin kuntakeskuksessa. Pitkämatkainen nopea bussiliikenne liikennöi suoraan pääteitä pitkin ja kuntakeskukset sijaitsevat syrjässä reitiltä. Liikenteen nopeutumisen myötä myös pysähtymistiheys on harventunut. Liityntäyhteyksien puuttuminen taajamista etäällä sijaitseville pysäkeille heikentää joukkoliikenteen kysyntää ja käyttömahdollisuuksia. Solmupysäkkejä ja liityntäpysäkkejä sekä julkisen liikenteen liityntäyhteyksiä on tarpeen kehittää.

Liityntäyhteyksiä voidaan järjestää myös kutsuliikenteenä ja liikennepalvelulain myötä tarjoutuu uusia mahdollisuuksia pienimuotoisen kutsuliikenteen toteutuksessa. Tähän toivotaan kylien taksien tai muiden liikennepalvelujen tarjoajien yritteliäisyyttä, mutta myös ELY-keskus ja kunnat osallistuvat tärkeimpien yhteyksien järjestämiseen.

## 8. Palvelutasoehdotuksen vaikutusten arviointi

### 8.1. Vaikutukset ihmisten liikkumiseen

Esitetty palvelutaso turvaisi nykyisen kaltaisten koulu-, työmatka-, asiointi- ja liityntäyhteyksien säilymisen Pirkanmaalla. Kaikissa päätiesuunnissa palvelutaso on riittävä turvaamaan arjen matkat kaikkina päivinä ja ympäri vuoden. Muualla yhteydet painottuvat koululaisvuoroihin.

Akaan ja Valkeakosken välillä sekä yhteyksissä Tampereelle on tavoitteena joukkoliikenteen käyttäjämäärän kasvattaminen, samoin yhteyksissä Sastamalan ja Tampereen sekä Ikaalisten, Hämeenkyrön ja Ylöjärven välillä. Nopeilla ja oikein aikataulutetuilla yhteyksillä, edullisilla matkalipuilla sekä tiedottamisella ja markkinoinnilla parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun. Yhä useampi näillä yhteysväleillä säännöllisesti matkustava voi siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi.

Haasteena tunnistetaan matkaketjujen sujuminen, lippujärjestelmät ja tiedottaminen. Yhä useampi bussi-vuoro ohittaa kuntakeskukset ja pysähtyy vain harvoilla pääteiden pysäkeillä. Julkisen liikenteen yhteydet pysäkeille puuttuvat. Uudet ketterät kutsuohjatut palvelut ovat tarpeen, jotta pääteiden pysäkit voidaan saavuttaa. Liityntäyhteyksiä toivotaan järjestävän markkinaehtoisesti muutamien julkisesti tuettujen yhteyksien lisäksi.

Vähäväkisissä kunnissa ja pääteiden ulkopuolella joukkoliikenne palvelee lähinnä koululaisia ja opiskelijoita. Muiden matkustajien julkisen liikenteen tarpeiden toivotaan jatkossa hoituvan yhteisöllisillä liikkumispalveluilla, soten ja/tai Kelan kuljetusten yhteydessä, kimpakyydeillä, taksilla tai uusilla markkinaehtoisilla, ketterillä kutsuliikenteen palveluilla. Joukkoliikennettä ei pystytä järjestämään yksittäisiä matkoja varten.

### 8.2. Vaikutukset kustannuksiin ja ehdotus kustannusten jakamisesta

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä ei Liikenneviraston mukaan ole tarkoitus sopia liikenteen kustannusten jakamisesta, mutta peruslähtökohtana myös palvelutasoluokissa 6 ja 7 on, että rahoitukseen osallistuvat sekä ELY-keskus että kunnat. ELY-keskukset rahoittavat pääosin kuntarajan ylittäviä joukkoliikenteen matkustustarpeita. Tavoitteena on, että samat vuorot palvelevat mahdollisuuksien mukaan niin kuntarajan ylittäviä kuin kunnan sisäisiäkin matkustustarpeita.

Liikenneviraston mukaan kuljetusten järjestäminen joukkoliikennepalveluina on harvoin tarkoituksenmukaista, mikäli keskiakuorma jää alle 4 henkilön. Ohjearvoa ei voi soveltaa kuitenkaan suoraviivaisesti, vaan tarkasteluun on otettava mukaan koko yhteysvälin hankintakokonaisuus ja muut tunnusluvut kuten maksimi-akuorma, kilometrihintaa ja reitin profiili. Pirkanmaalla edelleen suuri osa liikennetarjonnasta hoidetaan siirtymäajan liikennöintisopimuksilla ajettavilla vuoroilla. Osalla vuoroista kysyntä on varsin vähäistä ja voidaan olettaa, että seutulipputuen loppuessa vuoroilla ei ole mahdollisuuksia toimia markkinaehtoisesti. Harkittavaksi tuleekin tällöin joko palvelutason laskeminen tai kannattamattomien vuorojen hankkiminen. Heikkoja siirtymäajan liikennöintisopimuksilla ajettavia vuoroja (keskiakuorma selvästi alle 4) on ainakin seuraavassa mainituilla yhteysväleillä (lähde: Vallu 2016). Samalla yhteysväleillä voidaan liikennöidä lisäksi hyvin kannattavaa (keskiakuorma selvästi yli 4) käyttöoikeussopimus- tai markkinaehtoista liikennettä.

- Lempäälä-Viiala
- Valkeakoski-Viiala
- Forssa-Urjala
- Tre-Hämeenlinna
- Toijalan sisäisessä liikenteessä
- Toijala-Valkeakoski
- Osa Padasjoen vuoroista
- Valkeakoski-Tampere

Kunnat ja ELY ovat yhdessä tukeneet siirtymäajan liikennettä lipputuella. Kuntien osuus lippusubventiosta vuonna 2015 oli noin 332 000 euroa Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella. Jos siirtymäajan sopimuksilla nyt ajettavaa liikennettä päätetään hankkia, sovitaan kustannusten jakamisesta ELY-keskuksen ja kuntien välillä tapauskohtaisesti. Lähtökohtaisesti kuntien rahoitusosuus noudattelee lipputukeen aiemmin käytettyä rahoitusta.

Myös joiltain muilta osin palvelutasosuunnitelman on laadittu niin, että sen toteuttaminen edellyttää kuntien osallistumista liikenteen hankintaan yhdessä ELY-keskuksen kanssa. Kustannusjako tapahtuu seuraavin periaattein:

- ELY-keskus ja kunnat vastaavat yhteisrahoituksella kuntien välisen liikenteen hankinnoista.
- Kuntien välisistä, koululaisten matkustustarpeisiin räätälöidyistä vuoroista vastaavat kunnat ja ELY-keskus yhdessä. ELY-keskuksen osuus koululaisvuoroista kuntien välillä on enintään 50 %.
- Kuntien sisäisistä liikennehankinnoista vastaavat ensisijaisesti kunnat itse. ELY-keskus voi osallistua rahoitusraaminsa puitteissa. ELY-keskuksen osuus kuntien sisäisen liikenteen kustannuksista on enintään 50 %.

Eri osapuolille aiheutuvat kustannukset noudattavat pääosin nykytasoa kuntien välisessä, kaikkia matkaryhmiä palvelevassa liikenteessä (Pirkanmaan ELY-keskuksen määrärahakiintiö ja kuntien maksama lippu-tuki). Kunnille aiheutuu lisäkustannuksia niistä, yksinomaan koululaisten matkustustarpeita palvelevista vuoroista, joissa kustannukset jaetaan kuntien ja ELY-keskuksen välillä. Lisäksi kunnille voi aiheutua lisäkustannuksia siltä osin, kun kuntien sisäisen liikenteen palvelutasoa halutaan nostaa liikennettä hankkimalla.

## 9.Lähteet

Elinympäristön tietopalvelu, Liiteri 2016. (<http://liiteri.ymparisto.fi/>)

Joukkoliikenteen palvelutason määrittely. Liikenneviraston ohjeita 31/2015.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti Pirkanmaalla, kehittämissuunnitelma. Pirkanmaan liitto 2014.

Kuntaliitto 2016. Kuntien pinta-alat ja asukastiheydet 1.1.2016. (<http://www.kunnat.net/fi/tietopankit/tilastot/aluejaot/kuntien-pinta-alat-ja-asukastiheydet/Sivut/default.aspx>)

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman aiesopimus. Liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden toteutuminen ja edistäminen v. 2012-2016. Pirkanmaan liitto, Tampere 2012, Sarja D, julkaisu nro 97.

Pirkanmaan väestö suunnitte 2040. Pirkanmaan liitto 22.9.2014.

Sata solmupysäkkiä Suomeen – esiselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 13/2012.

Suunnat Pirkanmaan kasvulle ja työlle 2014. Työpaikka-alueet 2040. Pirkanmaan liitto 2014.

Valtakunnallinen liikenneluparekisteri (Vallu) 29.8.2016.

# 10.Liitteet

**Liite 1.** Pirkanmaan pendelöinti vuonna 2013 (lähde Tilastokeskus ja maakunnan liitto 2016).

	Asuinkunta																					
Työssäkäyntikunta	Akaa	Hämeenkyrö	Ikaalinen	Juupajoki	Kangasala	Kihniö	Lempäälä	Mänttä-Vilppula	Nokia	Orivesi	Parkano	Pirkkala	Punkalaidun	Pälkäne	Ruovesi	Sastamala	Tampere	Urjala	Valkeakoski	Vesilahti	Virrat	Ylöjärvi
Akaa	3404	3	1	0	28	0	149	0	22	1	0	25	9	10	0	8	318	109	317	50	0	14
Hämeenkyrö	3	1965	183	0	4	3	11	1	60	1	16	15	1	1	2	69	233	0	4	3	2	272
Ikaalinen	2	206	1738	0	5	9	6	1	24	1	100	8	0	1	0	33	140	0	2	2	2	107
Juupajoki	0	0	1	450	11	0	4	46	5	128	4	0	0	2	29	1	35	0	4	0	2	6
Kangasala	44	15	9	12	5081	0	115	17	143	146	7	119	1	289	7	28	1990	3	86	9	2	126
Kihniö	0	1	6	0	0	571	0	1	2	0	87	1	0	0	0	0	8	2	1	0	9	4
Lempäälä	362	16	6	2	139	1	3107	2	154	24	4	157	3	46	1	26	1480	32	313	222	1	124
Mänttä-Vilppula	3	2	2	36	13	0	2	2968	3	51	1	3	0	1	117	2	93	0	2	2	26	5
Nokia	54	269	54	2	139	0	159	2	6110	21	12	339	4	14	5	479	2161	2	77	44	7	567
Orivesi	5	5	1	107	84	0	12	31	10	2066	4	15	1	5	27	7	236	2	5	0	8	14
Parkano	1	17	88	1	4	108	1	0	19	2	1913	5	0	0	2	5	64	1	1	0	11	23
Pirkkala	80	76	16	4	185	0	218	4	388	31	3	2083	2	11	3	73	1746	7	50	40	3	267
Punkalaidun	3	1	0	0	1	0	4	0	2	0	0	0	761	0	0	69	13	43	2	7	0	1
Pälkäne	1	0	0	0	165	0	8	0	6	8	0	7	0	1431	0	3	129	1	50	1	1	8
Ruovesi	0	1	2	19	2	0	1	112	0	33	1	3	0	0	1177	2	61	0	3	0	106	66
Sastamala	31	86	32	1	25	1	30	3	259	3	4	49	74	9	2	6959	430	14	9	22	1	86
Tampere	1571	975	260	93	6234	14	4513	109	5207	799	97	4654	32	455	107	984	76050	144	1350	723	68	6173
Urjala	121	0	0	0	2	0	22	0	5	1	0	8	36	1	0	8	50	1175	17	19	0	3
Valkeakoski	420	8	3	3	160	1	256	3	42	3	1	66	7	93	2	11	525	44	5149	38	0	28
Vesilahti	46	2	0	0	6	0	97	0	13	0	0	9	5	3	0	5	66	7	3	551	0	7
Virrat	0	1	6	2	4	23	1	24	3	7	4	3	0	0	72	0	32	0	3	0	1951	13
Ylöjärvi	32	431	97	3	116	7	123	11	498	25	32	172	2	12	28	99	2186	7	29	31	18	5166

**Liite 2.** Henkilöjuna liikenteen aikataulut (lähde: VR 14.11.2016, päivitetty 13.12.2016 tilanteella)

<b>Tampere –</b>	<b>Orivesi –</b>	<b>Jämsä</b>
07:09	07:34	08:14
09:05	09:30	10:04
12:05	12:30	13:04
15:05	15:30	16:09
16:17		17:15
17:05	17:30	18:04
18:05	18:30	19:12
19:13	19:38	20:19
20:19		21:59
<b>Jämsä –</b>	<b>Orivesi –</b>	<b>Tampere</b>
05:56		06:50
	07:15	07:40
06:51	07:26	07:50
07:51	08:26	08:50
10:51	11:26	11:50
13:51	14:26	14:50
15:46	16:26	16:50
16:52	17:27	17:50
	19:29	19:54
19:56	20:31	20:54

<b>Tampere –</b>	<b>Parkano –</b>	<b>Seinäjoki</b>
01:15	02:11	03:02
09:00	09:43	10:16
12:00	12:43	13:16
16:00	16:35	17:17
18:00	18:42	19:16
22:11	23:06	00:08
<b>Seinäjoki –</b>	<b>Parkano –</b>	<b>Tampere</b>
01:57	03:06	03:55
05:45	06:20	06:54
06:49	07:24	07:58
07:39	08:14	08:55
10:37	11:12	11:55
13:37	14:12	14:55
16:38	17:13	17:55

<b>Orivesi –</b>	<b>Orivesi keskusta –</b>	<b>Juupajoki –</b>	<b>Vilppula –</b>	<b>Kolho –</b>	<b>Haapamäki –</b>
10:31	10:35	10:46	11:06	11:14	11:24
16:43	16:47	16:58	17:18	17:26	17:36
20:45	20:49	21:00			
<b>Haapamäki –</b>	<b>Kolho –</b>	<b>Vilppula –</b>	<b>Juupajoki –</b>	<b>Orivesi keskusta –</b>	<b>Orivesi</b>
		06:40	06:59	07:10	07:14
12:24	12:34	12:45	13:04	13:15	13:19
18:33	18:43	18:54	19:13	19:24	19:28

<b>Tampere –</b>	<b>Nokia –</b>	<b>Karkku –</b>	<b>Vammala –</b>	<b>Kokemäki</b>
06:03	06:18	06:42	07:01	07:21
08:07	08:22	08:40	08:51	09:12
12:15	12:30	12:48	13:01	13:22
14:15	14:30	14:48	15:01	15:22
16:15	16:30	16:48	17:01	17:22
18:15	18:30	18:48	19:01	19:22
20:07	20:22	20:40	20:51	21:12
22:07	22:22	22:40	22:51	23:12
<b>Kokemäki –</b>	<b>Vammala –</b>	<b>Karkku –</b>	<b>Nokia –</b>	<b>Tampere</b>
05:45	06:07	06:18	06:36	06:50
06:40	07:02	17:13	07:31	07:45
07:40	08:02	08:13	08:36	08:50
10:35	10:57	11:08	11:26	11:40
12:32	13:02	13:13	13:37	13:51
14:40	15:02	15:13	15:31	15:45
16:40	17:02	17:15	17:33	17:47
18:40	19:02	19:13	19:31	19:45



<b>Tampere –</b>	<b>Lempäälä –</b>	<b>Viiala –</b>	<b>Toijala –</b>	<b>Hämeenlinna</b>	<b>Turku</b>
			04:57	05:22	
05:20	05:31		05:41	05:59	
			06:23		07:50
06:04	06:16		06:27	06:46	
			06:40	07:07	
06:34	06:45	06:52	06:57	07:20	
07:07	07:18		07:28	07:47	
07:34	07:45	07:52	07:57	08:20	
08:07	08:18		08:28	08:47	
08:37	08:48	08:55	09:00	09:23	
09:07	09:18		09:28	09:47	
			09:35		10:50
10:06	10:17	10:24	10:29	10:52	
12:07	12:18		12:28	12:47	
			12:35		13:55
13:07	13:18		13:28	13:47	
14:11	14:22	14:29	14:34	14:57	
15:07	15:18		15:28	15:47	
16:11	16:22	16:29	16:34	16:57	
			16:35		17:50
17:07	17:18		17:28	17:47	
17:37	17:48	17:55	18:00	18:23	
18:07	18:18		18:28	18:47	
			18:35		19:55
19:37	19:48	19:55	20:00	20:23	
20:07	20:18		20:28	20:47	
21:07	21:18		21:28	21:47	
			21:35		22:50
22:37	22:48	22:55	23:00	23:23	
<b>Turku –</b>	<b>Hämeenlinna –</b>	<b>Toijala –</b>	<b>Viiala –</b>	<b>Lempäälä –</b>	<b>Tampere</b>
	01:02	01:25	01:30	01:37	01:48
	06:02	06:25	06:30	06:37	06:48
	07:02	07:25	07:30	07:37	07:48
07:00		08:18			
	08:11	08:31		08:41	08:52
	09:02	09:25	09:30	09:37	09:48
09:05		10:23			
	10:11	10:31		10:41	10:52
	11:11	11:31		11:41	11:52
	13:02	13:25	13:30	13:37	13:48
13:05		14:23			
	14:11	14:31		14:41	14:52
	15:02	15:25	15:30	15:37	15:48
	16:11	16:31		16:41	16:52
	16:36	16:59	17:04	17:11	17:22
16:05		17:23			
	17:11	17:31			17:52
	18:11	18:31		18:41	18:52
	18:36	18:59	19:04	19:11	19:22
	19:11	19:31		19:41	19:52
	20:11	20:31		20:41	20:52
20:05		21:23			
	21:06	21:29	21:34	21:41	21:52
21:25		22:55			
	23:11	23:31		23:41	23:52

**RAPORTTEJA 5 | 2017**

**JOUKKOLIIKENTEEN PALVELUTASON MÄÄRITTÄMINEN PIRKANMAAN ELY-KESKUKSEN  
TOIMIVALTA-ALUEELLA 2017-2019**

**Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-548-1 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-548-1**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**